

هر آنچه

از بیمه باید بدانید

INSTURANCE

اطلاعات مفید و جامع از بیمه و

انواع آن از ابتدا تا اکنون

بیمه

(INSTURANCE)

تاکنون در مورد تاریخ پیدایش بیمه تحقیقات زیادی صورت گرفته است . از مجموع این تحقیقات چنین نتیجه می شود که قدیمی ترین نوع بیمه ، بیمه دریائی است که در اواسط قرون وسطی (از قرن پنجم تا پانزدهم میلادی) پا به عرصه وجود نهاده است . سایر انواع بیمه مانند بیمه آتش سوزی ، بیمه حوادث و غیره ، به مراتب جدیدتر بوده و سالها پس از پیدایش بیمه دریائی بوجود آمده است .

در واقع می توان گفت اولین بار ، صاحبان کشتی و بازرگانان که مال التجاره خود را از طریق دریا حمل و نقل می کردند، باتوجه به حوادث و اتفاقات موجود، مانند غرق شدن کشتی ، طوفان یا راه زنی های دریائی و نظایر آن به این فکر افتادند که برای حفظ اموال خود چاره اندیشی کنند و راه هایی برای جبران زیان های ناشی از این مخاطرات بیابند . پدیده هایی مانند خسارت مشترک یا زیان همگانی و وام دریائی که می توان آن ها را سرآغاز پیدایش بیمه محسوب نمود در حقیقت مولود وجود این قبیل خطرات و کوشش جهت یافتن راهی برای مقابله با زیان های احتمالی آن ها بوده است .

بیمه در عصر حاضر

امروزه بیمه را می توان یکی از ارکان مهم حیات اقتصادی و اجتماعی جامعه بشری به حساب آورد . در حال حاضر گروه های یک جامعه از کارگر روستایی گرفته تا کارفرمای شهرنشین ، بازرگانان ، صنعتگران، سرمایه داران ، کارمندان ، دانشجویان، و بطور کلی تمامی اقشار جامعه به نحوی با بیمه سروکار دارند .

گسترش معاملات بازرگانی بین المللی در قرن های هفدهم، هجدهم، و نوزدهم موجب گردید که بیمه حمل و نقل نیز به موازات آن معاملات توسعه یابد، توسعه یابد بطوری که بیمه یکی از عوامل مهم و مورد توجه در دادوستدهایی که با کشورهای دور دست صورت می گرفت محسوب می شد. امروزه معاملات تجاری بین المللی، بدون پوشش بیمه ای مناسب صورت نمی گیرد. چه پذیرش خطرات ناشی از آن ممکن است عوارض بسیار نامطلوب به بار آورد.

بیمه در ایران

بیمه گری در ایران از اوایل قرن بیستم به وسیله نمایندگی های چند شرکت بیمه خارجی شروع شده قبل از آن اگر ندرتا اشخاصی به بیمه احتیاج داشتند به موسسات بیمه کشورهای دیگر به ویژه کشور هندوستان مراجعه می کردند.

شرکت سهامی بیمه ایران اولین شرکت بیمه ایرانی می باشد که در سال ۱۳۱۴ با سرمایه دولت تشکیل گردید. با تاسیس این شرکت و استقبالی که از جانب مردم به خصوص سرمایه دولت تشکیل گردید. با تاسیس این شرکت و استقبالی که از جانب مردم بخصوص بازرگانان از این شرکت به عمل آمده تعدادی از نمایندگی های بیمه خارجی مجبور شدند فعالیت خود را تعطیل کنند.

در سال ۱۳۵۰ بیمه مرکزی ایران تاسیس گردید. این شرکت با سرمایه دولت تشکیل شد بیمه مرکزی به موجب ماده یک قانون خود موظف به تنظیم و تعمیم و هدایت امر بیمه در ایران و حمایت بیمه گزاران و صاحبان حقوق آنها و همچنین اعمال نظارت به فعالیت موسسات بیمه در ایران گردید.

پس از انقلاب اسلامی شرکت های بیمه خصوصی طبق مصوبه دولت موقت از تاریخ ۱۳۵/۴/۴ ملی شدند و اداره امور آن ها به دولت واگذار گردید .

این وضع تا سال ۱۳۶۰ ادامه داشت ، سپس مقرر گردید که از بین شرکت های طی شده فقط در شرکت بیمه آسیا و بیمه البرز به فعالیت ادامه دهند سرانجام به تصویب قانون اداره امور شرکت های بیمه در سال ۱۳۶۷، انجام عملیات بیمه در انحصار چهار شرکت قرار گرفت که عبارتند از : شرکت های بیمه ایران، بیمه آسیا، بیمه البرز، بیمه دانا .

اخیرا در اجرای سیاست های جدید تعدیل اقتصادی ، مجددا فعال شدن بیمه های خصوصی مطرح گردیده است .

تعاریف

تعریف بیمه (Insurance)

بیمه عقدی است که موجب آن یک طرف تعهد می کند درازاء پرداخت وجه یا جوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی را بپردازد . (ماده ۱ قانون بیمه ایران ۱۳۱۶) متعهد را بیمه گر ، طرف تعهد را بیمه گذار موجهی را که بیمه گذار به بیمه گر می پردازد حق بیمه و آن چه را که بیمه می شود موضوع بیمه می نامند .

تعریف بیمه گر (Insurer)

بیمه گر شخصی است که در مقابل دریافت حق بیمه از بیمه گذار تعهد جبران خسارت با پرداخت وجه معینی را در صورت وقوع حادثه به عهده می گیرد . بیمه گر شخصی حقوقی است که جهت انجام حرفه بیمه گری باید شرایط خاصی را که قانون تعیین می کند دارا باشد .

تعریف بیمه گذار (Insured)

بیمه گذار طرف تعهد بیمه گر است شخصی است که با پرداخت حق بیمه جان یا مال یا مسئولیت خود یا دیگری را تحت پوشش بیمه قرار می دهد، ضمناً به خلاف بیمه گر که الزاماً باید شخص حقوقی باشد بیمه گذار می تواند هم شخص حقیقی و هم شخص حقوقی (شرکت ، موسسه ، انجمن و غیره) باشد .

مورد بیمه (Subject matter of the insurance)

مورد بیمه چیزی است که تحت پوشش بیمه قرار می گیرد . مورد بیمه می تواند شخص یا شیئی یا مسئولیت باشد در صورتی که مورد بیمه شخص باشد، بیمه گر در مقابل فوت یا بیماری یا حیات بیمه شده تعهد خواهد داشت ، مانند بیمه عمر، بیمه بیماری، بیمه حوادث شخصی و نظایر آن .

منقول یا غیرمنقول ، بیمه حمل و نقل کالا ، بیمه مرگ و میر حوادث بیمه محصولات کشاورزی و غیره .

مورد بیمه ممکن است نه شخص باشد و نه شیئی بلکه مسئولیت بیمه گذار در مقابل دیگری باشد در این صورت بیمه گر متعهد است چنانچه در نتیجه حادثه ای که بیمه گذار مسئول آن می باشد به دیگری خسارت وارد شود خسارت آن شخص را جبران نماید،

مانند بیمه مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در مقابل اشخاص ثالث (غیر از بیمه گر و بیمه گذار)

مبلغ بیمه شده (Suminsured)

منظور از مبلغ بیمه شده ارزش شیی مورد بیمه یا مبلغی است که بیمه گر تعهد می کند صورت وقوع حادثه تا آن میزان ، به بیمه گذار یا ذینفع قرارداد بیمه خسارت بپردازد .

حق بیمه (Premium)

حق بیمه وجهی است که بیمه گذار به بیمه گر می پردازد تا در مقابل بیمه گر در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت زیان وارده را جبران کند یا مبلغی به بیمه گذار یا ذینفع قرارداد بپردازد. حق بیمه به (بهای خطر) موسوم است و میزان آن به شدت به ضعف احتمالی وقوع خطر بستگی دارد . پرداخت حق بیمه توسط بیمه گذار ممکن است یکجا در هنگام عقد قرارداد باشد یا به اقساط ، در طول مدت بیمه پرداخت شود . این امر بستگی به توافق بین بیمه گر و بیمه گذار دارد لکن علی القاعده باید حق بیمه یا یک قسمت از آن قبل از شروع خطر به بیمه گر پرداخت شود .

مدت بیمه (Duration of the insurance)

مدت بیمه عبارت است از فاصله زمانی بین ابتدا و انتهای بیمه . بیمه گر متعهد جبران خسارت هایی می باشد که در طول این مدت به مورد بیمه وارد شود . مدت بیمه از موضوعاتی است که باید به وضوح در بیمه نامه قید گردد .

خسارت یا غرامت (Indemnity)

خسارت عبارت است از زیان وارد به مورد بیمه که در نتیجه وقوع حادثه ایجاد می شود
جبران آن در تعهد بیمه گر می باشد . ممکن است تعهد بیمه گر بدون وقوع حادثه نیز
تحقیق پیدا کند . مانند پرداخت سرمایه بیمه به شرط حیات یا مستری بازنشستگان و
مانند آن .

معمولا زیان وارده به اشیاء مورد بیمه را خسارت و پرداخت سرمایه . بیمه عمر و
مستمری های مربوط به بیمه اشخاص را غرامت می گویند .
خسارت یا به صورت تلف شدن کالا (Loss) یا صدمه دیدن کالا (Damage) ظاهر
می گردد .

فرانشیز (Franchise)

فرانشیز به مبلغی از خسارت گفته می شود که به عهده بیمه گذار قرار می گیرد و بیمه گر
نسبت به آن تعهدی ندارد . مثلا هرگاه فرانشیز خسارت اتومبیل ده هزار ریال تعیین شود
خسارت های تا مبلغ مذکور جزء تعهد بیمه گر نخواهد بود و هرگاه خسارت از مبلغ
فرانشیز تجاوز کند بیمه گر مازاد آن را پرداخت خواهد کرد . فلسفه وجود فرانشیز یکی
آن حتی از مبلغ خسارت نیز بیشتر باشد ، جلوگیری شود و دیگر این که بیمه گذار در
حفظ و حراست مال بیمه شده باتوجه به این که قسمتی از خسارت به عهده خود اوست،
کوشا باشد .

بیمه نامه (insurance poliy)

بیمه نامه سندی است که براساس قانون و مقررات بیمه کشوری که بیمه گر در آن کشور اقامت دارد و باتوجه به توافق طرفین تنظیم و امضاء می گردد . در بیمه نامه حدود وظایف و اختیارات طرفین قرارداد، تحت عناوین شرایط عمومی و شرایط خصوصی بیمه نامه تعیین می شود . منظور از شرایط عمومی بیمه نامه ، مقررات و دستورالعمل های کلی و عمومی است که جداگانه برای هریک از انواع بیمه ، مانند بیمه آتش سوزی ، بیمه حمل و نقل ، بیمه حوادث ، و غیره ، وضع گردیده و در ظهر بیمه نامه چاپ می شود . در واقع شرایط عمومی بیمه نامه که براساس قانون و مقررات بیمه هر کشوری که بیمه گر مقیم آن است تدوین می گردد و متضمن حقوق و مسئولیت های طرفین قرارداد در هریک از رشته های بیمه می باشد که بطور یکنواخت در مورد کلیه بیمه نامه های صادره در آن رشته اعمال می گردد .

شرایط خصوصی بیمه نامه آن دسته از مقرراتی را دربرمی گیرد که جنبه عمومی نداشته و ناظر به توافق های خاصی است که بین بیمه گر و هریک از بیمه گذاران بطور جداگانه به عمل می آید . از نظر حقوقی ، شرایط خصوصی، مقدم بر شرایط عمومی بیمه نامه می باشد . به این معنی که اگر بین مندرجات شرایط عمومی و شرایط خصوصی تعارض وجود داشته باشد ، شرایط خصوصی، حاکم بر قضیه بوده و طبق آن عمل می شود .

الحاقی (Endorsement)

الحاقی نوشته ای است که متعاقب صدور بیمه نامه ، به وسیله بیمه گر تنظیم می شود و در آن تغییراتی که لازم است در بیمه نامه به عمل آید ، منعکس می گردد معمولا تغییرات بیمه نامه، به وسیله بیمه گذار تقاضا می شود و لکن بیمه گر نیز ممکن است طالب آن باشد که در بیمه نامه تغییراتی داده شود ، در این صورت موافقت بیمه گذار نیز باید

تحصیل گردد . در غیر اینصورت بیمه گر حق ندارد یک طرفه مبادرت به صدور الحاقی و ایجاد تغییرات در بیمه نامه بنماید . مگر آن که این حق به موجب قانونی به وی تفویض شده باشد . الحاقی پس از آن که با رضایت طرفین قرارداد صادر گردید جزء لاینفک بیمه نامه تلقی می شود و معتبر خواهد بود .

بیمه حمل و نقل کالا

بیمه حمل و نقل کالا بیمه ای است که به موجب آن بیمه گر در مقابل حق بیمه ای که از بیمه گذار دریافت می کند متعهد می شود چنان چه در جریان حمل کالا از نقطه ای به نقطه دیگر ، در نتیجه وقوع خطرهای موضوع بیمه ، کالا تلف شده یا دچار خسارت شود و یا بیمه گذار هزینه هایی در رابطه با این خطرات متحمل شود زیان وارده را جبران نماید .

کالا ممکن است از طرفین وسائط نقلیه مختلف مانند کشتی ، کامیون ، قطار ، و یا هواپیما حمل شود . باین اعتبار می توان بیمه حمل و نقل کالا را به سه قسمت تقسیم کرد :

- بیمه حمل و نقل دریائی

- بیمه حمل و نقل زمینی

- بیمه حمل و نقل هوائی

در صورتی که برای حمل کالائی از وسایل نقلیه مختلف استفاده شود در بیمه نامه باید این موضوع قید شو ، یعنی مجاز بودن حمل کالا با وسایل مختلف قید شود ولی اگر برای حمل کالا فقط از یک وسیله حمل استفاده شود بیمه نامه مربوط به آن حمل صادر خواهد شد .

قرارداد بیمه حمل و نقل

بیمه حمل و نقل کالا مانند انواع دیگر بیمه ، با یک قرارداد تحقق می پذیرد که به آن بیمه حمل و نقل کالا می گویند . طرفین این قرارداد عبارتند از بیمه گذار که معمولاً صاحب کالا یا شخصی است که مسئولیت حفظ و نگهداری کالا را در مدت حمل به عهده دارد (متصدی حمل و نقل) یا هر شخص دیگری که در بقاء آن کالا ذینفع می باشد . مانند بانکی که به صاحب کالا اعتبار می دهد و کالا در وثیقه او قرار دارد و طرف دیگر که یک شرکت بیمه است .

قرارداد بیمه در هر کشور براساس قانون و مقررات بیمه حاکم در آن کشور صادر می شود . لکن از آنجا که حمل و نقل کالا از کشوری به کشور دیگر ، بخصوص وقتی که به وسیله کشتی انجام می شود تحت تاثیر بعضی مسایل و مقررات بین المللی نیز قرار می گیرد . برخی موسسات از دیرباز مقرراتی وضع کرده اند که به موجب آن ، حقوق و تعهدات بیمه گر و بیمه گذار در این نوع بیمه ها ، بصورت یکسان و یکنواخت درآمده ، تا از اختلافات ناشی از برداشت های متفاوت در هنگام وقوع حوادث جلوگیری شود . امروزه این شرایط و مقررات بیمه ای در اغلب کشورهای جهان با اختلافات جزئی مورد عمل شرکت های بیمه قرار می گیرد .

از سال ۱۹۸۴ شرایط جدید بیمه ای با جراء گذاشته شده است که به شرایط C.B.A موسوم است که به ترتیب جایگزین F.P.A, W.A, All Risks شده است .

اکثر کشورهای جهان از فرم های انستیتو بیمه گران لندن^۱ استفاده می کنند . به موجب عبارات صریحی که در متن بیمه نامه های باربری شرکت های بیمه ایرانی قید می شود، کلوزهای انستیتو بیمه گران لندن جزء لاینفک قراردادهای بیمه ایران بوده و تعیین کننده

¹ INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS

حقوق و تعهدات طرفین در این قراردادها می باشد . در این فصل ، هم شرایط قدیم و هم شرایط جدید انستیتو بیمه گران لندن توضیح داده خواهد شد .

حق بیمه به چه عواملی بستگی دارد ؟

نوع کالا

کالا ممکن است شکستنی، فاسدشدنی، مستعد دزدیده شدن یا خطرناک باشد . در چنین مواردی حق بیمه کالا بالاتر خواهد بود .

نوع بسته بندی

کالایی که بدون بسته بندی مناسب حمل می شود بیش تر از کالایی که بسته بندی آن مناسب است در معرض خطر آسیب دیدگی یا از بین رفتن است . مثلاً کالایی که نوع بسته بندی آن « پالت Pallet » است با کالایی که در صندوق های مخصوص بسته بندی شده است حق بیمه بیشتری را پرداخت می کند .

شیوه حمل

بیمه حمل هوایی ارزانتر از دریایی است متوسط بیمه دریائی سه تا چهار برابر بیمه هوایی است و در بعضی موارد این تفاوت بیش تر می شود بعلاوه حمل هوایی دارای این مزیت است که هزینه بسته بندی برای این روش حمل ارزان تر تمام می شود . بنا به دلایل آشکار حمل دریائی کالا در مقیاس با حمل هوایی به بسته بندی مقاوم تری نیاز دارد .

مسیر حمل

حق بیمه در مسیرهای حمل باتوجه به خطرات و مسایلی که در آن ها ممکن است اتفاق بیفتد متفاوت است . مثلا برای مناطق جنگی طبعا حق بیمه بیش تر است و همین طور برای مسیرهایی که ناچار باید از گذرگاه هایی مانند کانال سوئز و نظایر آن عبور کرد حق بیمه بیش تری پرداخت می شود .

پوشش بیمه

پوشش بیمه ای انتخاب شده می تواند محدود یا گسترده باشد در این صورت حق بیمه نیز متناسب با آن متفاوت خواهد بود .

ابتدا و انتهای بیمه

منظور از ابتدای بیمه، زمانی است که تعهد بیمه گر شروع می شود و انتهای آن نیز تاریخ خاتمه تعهد می باشد . در بیمه حمل و نقل کالا تاریخ شروع تعهد بیمه گر زمانی است که کالا از انبار مبدا به منظور حمل به مقصد خارج می شود و خاتمه تعهد بیمه گر نیز معمولا وقتی است که حمل انجام شده و کالا به انبار نهایی بیمه گذار ، در مقصد مندرج در بیمه نامه رسیده باشد . با این حال چنان که کالا پس از تخلیه از کشتی در بندر مقصد یا رسیدن به مرز کشور مقصد ظرف مدت معینی که در بیمه نامه قید می گردد به مقصد نهایی نرسد ، تعهد بیمه گر پس از پایان مدت تعیین شده خاتمه می پذیرد .

انواع بیمه نامه حمل و نقل کالا

بیمه نامه حمل و نقل کالا را به دو صورت می توان درخواست نمود :

بیمه نامه ساده

بیمه نامه ایست که برای حمل کالای معینی صادر می شود و در آن از ابتدا باید مشخصات مورد بیمه از جمله نوع کالا مقدار و ارزش کالا طریق و نحوه حمل و موضوعات دیگری که مبین حقوق و تعهدات طرفین قرارداد می باشد، قید گردد . بنابراین لازمه صدور این بیمه نامه آنست که بیمه گذار قبلا از وضعیت مورد بیمه و چگونگی حمل آن اطلاع داشته باشد و این اطلاعات را در اختیار بیمه گر قرار دهد .

بیمه نامه عمومی

بیمه نامه عمومی یک قرارداد کلی است که بین بیمه گر و بیمه گذار منعقد می گردد و در آن شرایط اصلی بیمه و رؤوس کلی حقوق و تعهدات طرفین معین می شود لکن مشخصات محصولات و نحوه حمل آن ها زمانی به اطلاع بیمه گر می رسد که بیمه گذار اقدام به حمل کالا می نماید . با صدور چنین بیمه نامه ای کلیه حمل و نقل هایی که بیمه گذار در آینده انجام می دهد زیر پوشش بیمه قرار می گیرد . مشروط بر این که بیمه گذار مشخصات و نحوه حمل هر مقدار کالایی را که در جریان نقل و انتقال قرار می دهد مانند نوع و مقدار کالا ، ارزش کالا، وسیله حمل ، مبداء، مقصد و به طور کلی هر آنچه را که در بیمه نامه عمومی پیش بینی نشده و احتیاج به تصریح دارد قبل از حمل به اطلاع بیمه گر برساند . در بیمه نامه عمومی پیش بینی نشده و احتیاج به تصریح دارد، قبل از حمل به اطلاع بیمه گر برساند . در بیمه نامه عمومی حداکثر مبلغ هر محموله که بیمه گذار مجاز است با یک کشتی یا یک وسیله نقلیه زمینی یا هوایی حمل کند تعیین می شود . بیمه گذار

حق ندارد کالایی را که ارزش آن از مبلغ تعیین شده بیش تر است یکجا با یک وسیله نقلیه حمل کند، مگر آن که قبلاً موافقت بیمه گر را جلب کرده باشد .

کلوزهای قدیم بیمه حمل و نقل

(انستیتو بیمه گران لندن)

همچنان که قبلاً گفته شد شرایط قدیم انستیتو بیمه گران لندن عبارت است از : All

Risks,W,A.F.P.A

جهت اطلاع و مقایسه شرایط قدیم با شرایط جدید بیمه های حمل و نقل پوشش های

شرایط قدیم در جدول ۸ و ۹ آمده است .

جدول ۸ : خسارات مشمول تعهد بیمه گر

جدول ۹: خسارات خارج از تعهد بیمه گر

ردیف	نوع خسارت	ALL RISKS	W.A	F.P.A
------	-----------	-----------	-----	-------

			از بین رفتن کامل مورد بیمه	۱
			از بین رفتن کامل یک قسمت از مورد بیمه	۲
			از بین رفتن کامل هر بسته از مورد بیمه در جریان بارگیری، انتقال از کشتی به کشتی دیگر، یا تخلیه خسارت مستقیم نقدیه زیان همگانی	۳
			سهم زیان همگانی	۴
			هزینه های نجات	۵
			هزینه های خاص (به انضمام هزینه هایی که برای جلوگیری از خسارت یا توسعه خسارت مصرف می شود)	۶
			زیان اختصاصی بدون کسر فرانشیز	۷
			خطرات اضافی:	۸
			- دزدی، دله دزدی و عدم تحویل	۹
			- خسارت ناشی از آب شیرین	
			- سائیدگی و زنگ زدگی	
			- نشست	
			- شکست	
			- لب پدیدگی، کج شدن، خراشیدگی و ضربه دیدگی	
			- خسارت ناشی از چنگک	
			- روغن زدگی، به گل آلوده شدن ، به رنگ و اسید آلوده شدن	
			- بخار آب و عرق	
			- حرارت	
			- کالای مجاوز (بوگرفتن ، برخورد و آلودگی)	
F.P.A	W.A	ALL RISKS	نوع خسارت	ردیف

۱	زبان اختصاصی	-	-	+
۲	خسارات ناشی از تقصیر و اعمال خلاف بیمه گذار	+	+	+
۳	عدم تحویل یا کسری کالا	-	+	+
۴	خسارات ناشی از تاخیر در حمل ولو این که تاخیر به علت یکی از خطرات مورد تعهد صورت گرفته باشد.	+	+	+
۵	خسارات ناشی از عیب ذاتی یا خاصیت طبیعی مورد بیمه	+	+	+
۶	خساراتی که در حد متعارف و معمول به مورد بیمه وارد می شود و ارتباط به حادثه ندارد. مانند: سرخالی شدن ظرف و کسر وزن ناشی از تبخیر و مانند آن	+	+	+
۷	خسارت حشره زدگی	-	+	+
	خساراتی که مستقیماً ناشی از خطرات مورد تعهد نباشد مانند: شکست ، انبارکردن یا جابجا کردن نادرست کالا، دزدی و دله دزدی و نظایر آن	-	+	+
۸		-	-	-
۹	خساراتی که مستقیماً به علت جنگ، اعتصاب، شورش و اغتشاشات داخلی به وجود آمده باشد.	-	+	+
۱۰		-	+	+

شرایط جدید A-B-C

این شرایط که از سال ۱۹۸۴ توسط انستیتو بیمه گران لندن باجرا درآمده است نسبت به

شرایط قدیم از وضوح بیشتری برخوردار است شرایط جدید هم اکنون در صنعت بیمه

جهانی جایگزین شرایط قدیم گردیده است .

پوشش های شرایط جدید در جدول صفحه بعد آمده است ضمناً جهت آشنایی و مقایسه

با پوشش های بیمه ای دیگر جدول پوشش بیمه دریائی فرانسه نیز درج شده است .

جدول ۱۰: پوشش های شرایط بیمه ای A-B-C

شرط مربوط به اعتصابات	شرط مربوط به جنگ	شرط C	شرط B	شرط A	نوع خطر
		+	+	+	۱- حریق یا انفجار
		+	+	+	۲- اصابت به صخره، شکستن، واژگونی
		+	+	+	۳- چپ و از خط خارج شدن وسیله نقلیه زمینی
		+	+	+	۴- تصادم کشتی
		+	+	+	۵- تخلیه کالا در بندر پناهگاه
		+	+	+	۶- زلزله، فوران آتش فشان یا رعد و برق
					۷- فدا کردن در خسارت مشترک
					الف- سبک کردن
		+	+	+	ب- رها کردن در دریا
		-	+	+	۸- ورود آب دریا، دریاچه یا رودخانه به کشتی
		-	+	+	۹- از میان رفتن کلی بسته در جریان جابجایی کالا
		-	+	+	۱۰- اقدامات حمایتی
		-	-	+	۱۱- دزدی، غارت، عدم تحویل
		+	-	+	۱۲- خسارت به خاطر له شدن یا حرایت
		-	-	+	۱۳- آلوده شدن در اثر مجاورت با کالاهای دیگر
		-	-	+	۱۴- نشست
		-	-	+	۱۵- خرد شدن و دیگر خسارات خاص
		-	-	+	۱۶- غفلت بیمه گزار
		-	-	+	۱۷- فرسودگی یا پارگی عادی
		-	-	+	۱۸- کافی نبودن یا نامناسب بودن بسته بندی
		-	-	+	۱۹- عیب مربوط به ذات یا نوع کالای بیمه شده
		-	-	+	۲۰- تاخیر
		-	-	+	۲۱- اعتار مالک کشتی
		-	-	+	۲۲- کاربرد سلاح های هسته ای
+	+	-	-	-	۲۳- عمل نادرست
-	-	-	-	-	۲۴- جنگ
		-	-	-	۲۵- اعتصابات

جدول ۱۱: پوشش بیمه دریائی فرانسه اجرا از ۲۷ آوریل ۱۹۸۴

نوع خطر	تمام خطر	بدون خسارت خاص به استثنای	جنگ و خطرات مشابه
۱- درهم شکستن، واژگون شدن و اصابت کشتی به صخره	+	+	
۲- تصادم کشتی، از جمله با یخ	+	+	
۳- ورود آب، به طوری که کشتی مجبور شود به بندر پناهگاه برود	+	+	
۴- افتادن بسته ها در جریان عملیات جابجایی	+	+	
۵- تغییر مسیر، تصادم، سقوط یا درهم شکستن یک وسیله نقلیه زمینی	+	+	
۶- فرو ریختن پل و غیره	+	+	
۷- درهم شکستن سد و کانال	+	+	
۸- فرو افتادن درختان، ریزش کوه و بهمن	+	+	
۹- سیل، موجهای ناشی از جزر و مد	+	+	
۱۰- فوران آتش فشان، زلزله، رعد و برق و طوفان	+	+	
۱۱- حریق یا انفجار	+	+	
۱۲- سقوط هواپیما	+	+	
۱۳- به دریا ریختن کالا یا رها کردن در دریا	+	+	
۱۴- اقدامات حفاظتی	+	+	
۱۵- قطع شدن جریان سفر	+	+	
۱۶- سهم خسارت مشترک	+	+	
۱۷- تمام خسارت خاص	+	-	
۱۸- سرقت و مفقود شدن کلی یا جزئی			
۱- مصادره و توقیف			
۲- خطای عمومی و غیرموجه بیمه گذار			
۳- عیوب ذاتی، فرسودگی و پارگی			
۴- کافی نبودن و نامناسب بودن بسته بندی			
۵- تاخیر			+
۶- سلاح های اتمی			+
۷- الف- جنگ داخلی، خرابکاری و تروریسم			+
ب- توقیف، دستگیری، ممانعت			+
ج- شورش، اعتصاب و تعطیل	-	+	+
د- دزدی دریایی با هدف سودجویانه			

بیمه جنگ (War Clauses) در کلوز قدیم

تامین این بیمه شامل موارد زیر است :

خطرات تسخیر ضبط، توقیف، ممانعت و بازداشت و نتایج حاصله از آن ها یا هرگونه کوشش جهت انجام آن ها . همچنین نتایج حاصله از مخاصمات و عملیات نظامی اعم از این که جنگ اعلام شده یا نشده باشد . و نیز نتایج حاصل از جنگ داخلی، انقلاب، شورش و قیام یا منازعات داخلی ناشی از آن ها و دزدی دریائی .

بیمه اعتصاب ، بلوا و آشوب داخلی در کلوز قدیم

(Strikes, riots, and civil commotion clauses)

پوشش های این بیمه شامل مورد زیر است :

۱- اعتصاب ، اغتشاشات کارگری ، بلوا یا آشوب

۲- خرابکاری

بیمه جنگ در کلوز جدید

پوشش بیمه جنگ در شرایط جدید شامل موارد زیر است :

۱- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زدوخوردهای ناشی از آن یا هرگونه

عمل خصمانه توسط یا برعلیه نیروهای دشمن

۲- ضبط، تصرف، توقیف، حبس یا بازداشت (ناشی از خطرات تحت پوشش بند ۱)

فوق و نتایج ناشی از آن ها یا مبادرت به آن ها

۳- مین ها ، اژدرها، بمب های عمل نکرده یا سایر سلاح های جنگی عمل نکرده

اعتبار بیمه نامه جنگی در شرایط جدید نسبت به تمام موضوع یا هر بخشی از آن از

زمانی آغاز می شود که کالا بر روی کشتی بارگیری شود و نسبت به تمام موضوع بیمه

یا هر بخشی از آن به یکی از طرق زیر هرکدام که مقدم باشد پایان می پذیرد :

یکی از طرق زیر ، هرکدام که مقدم باشد پایان می پذیرد :

- تخلیه از کشتی در بندر نهائی یا محل تخلیه
 - با سپری شده ۱۵ روز از نیمه شب روز ورود کشتی به بندر نهایی یا محل تخلیه
- معهدا مشروط به اعلام به موقع به بیمه گران و پرداخت حق بیمه اضافی قابل تمدید خواهد بود .

بیمه اعتصاب در کلوز جدید

پوشش این بیمه از بین رفتن یا آسیب دیدن کالای موضوع بیمه را که ناشی از عوامل زیر باشد شامل می شود :

۱- اعتصاب کنندگان، کارگران ممنوع شده از کار یا شرکت کنندگان در اغتشاشات

کارگری ، بلوا یا آشوب

۲- تروریست ها یا هر شخصی که با انگیزه سیاسی عمل می کند

اعتبار این بیمه نامه از زمانی آغاز می شود که کالا به منظور شروع حمل انبار یا محل نگهداری مذکور در بیمه نامه را ترک گوید، در مسیر عادی، حمل ادامه یا بد و به یکی از طرق زیر ، هر کدام که مقام باشد، پایان می پذیرد :

۱- محض تحویل کالا به انبار گیرنده یا به انبار محل نگهداری نهایی دیگری که در

بیمه نامه به عنوان مقصد ذکر شده است .

۲- محض تحویل کالا به انبار یا محل نگهداری دیگری که بیمه گذار برای یکی از

مقاصد زیر در نظر گرفته است :

- نگهداری کالا در محلی خارج از مسیر عادی حمل

- تقسیم یا توزیع کالا

- محض انقضای ۶۰ روز از تاریخ تخلیه کامل کالای بیمه شده از کشتی حامل کالا

در آخرین بندر تخلیه

خسارت Indemnity

خسارت در موضوع بیمه به زبانی اطلاق می شود که به علت وقوع حادثه ممکن است به بیمه گذار وارد شود و به خاطر جبران این زیان است که بیمه گذار کالایی را بیمه می کند. تعهد بیمه گر این است که اگر در جریان حمل کالا از مبداء تا مقصد به علت وقوع هریک از خطرات بیمه شده مورد بیمه تلف شود یا صدمه ای به آن وارد شود یا بیمه گذار در رابطه یا خطری که واقع شده هزینه ای متحمل شود زیان بیمه گذار را جبران نماید . به این ترتیب خسارت بیمه گذار را می توان به سه دسته تقسیم کرد که عبارتست از :

تلف شدن (Loss)

منظور از تلف شدن آن است که مورد بیمه یا قسمتی از آن در نتیجه وقوع حادثه از بین رفته و نابود شود . مانند این که کالا دچار آتش سوزی شده و منهدم گردد یا کالایی در دریا غرق شود و نظایر آن .

آسیب دیدگی (Damage)

آسیب دیدگی به حالتی اطلاق می شود که مورد بیمه وجود داشته ولی سالم نباشد مثلاً دچار آب دیدگی یا زنگ زدگی شده باشد .

هزینه (Expense)

گاهی خسارت عبارت از هزینه ای است که بیمه گذار به منظور حراست و حفظ مورد بیمه از خطری که متوجه آن شده یا جلوگیری از خسارت بیش تر متحمل می شود مانند هزینه نجات کالای غرق شده یا هزینه بسته بندی مجدد کالایی که در نتیجه وقوع حادثه بسته بندی اولیه آن صدمه دیده و اگر اقدامی به عمل نیاید کالا تلف می شود یا خسارت آن افزایش می یابد .

خسارت گاهی کلی است یعنی مورد بیمه کاملاً از بین می رود و دیگر قابل استفاده نیست و در این صورت بیمه گر موظف است حداکثر تعهد خود را انجام دهد . یعنی مبلغ بیمه شده یا ارزش مورد بیمه را هر کدام کمتر باشد) بپردازد .

زمانی نیز خسارت جزئی است یعنی به یک قسمت مورد بیمه صدمه وارد می شود در این صورت بیمه گر فقط متعهد جبران خسارتی است که وارد شده است .

خسارت خاص (Particular Average)

این خسارت بر اثر زیان های وارد شده به کالا ببار می آید، مشروط بر این که کیفیت زیان همگانی را نداشته باشد . به عنوان مثال کالا ممکن است بشکند، در نتیجه مجاورت با کالای دیگر آلوده شود یا در جریان حمل و نقل خراش بردارد یا صدمه ببیند این خسارت محدود به خود کالا بوده و « خسارت خاص » نامیده می شود .

خسارت مشترک یا همگانی (General Average)

خسارت مشترک اختصاص به حمل و نقل های دریایی دارد . خسارت مشترک هنگامی مصداق می یابد که مسئولان امور کشتی باتوجه به اختیاراتی که به آن ها تفویض شده است بخاطر نجات کشتی و محصولات آن از خطری که در صورت وقوع یا توسعه آن خطر سرنوشت کشتی مورد تهدید قرار می گیرد به کشتی یا محمولات آن یا هر دو وارد

می کنند تا به این ترتیب از نابودی کشتی و محمولات آن جلوگیری به عمل آورند. مثلاً برای جلوگیری از غرق شدن کشتی که در نتیجه آن کشتی و محمولات آن دستخوش نابودی خواهد شد، قسمتی از متعلقات کشتی یا مقداری از محمولات آن را به دریا می ریزند. در چنین حالتی خسارت های وارده تنها به صاحب مال از بین رفته یا آسیب دیده (مالک کشتی یا کالا) تحمیل نمی شود بلکه این خسارت ها بین کلیه افراد ذینفع در سفر دریائی (مالک کشتی، صاحبان کالا، ذینفع در کرایه و...) سرشکن شده و هریک از آن ها سهمی از خسارت را به عهده می گیرند. سپس از محل این سهم ها، خسارت افراد زیان دیده (مالک کشتی، صاحب کالای از بین رفته و...) جبران می شود.

نحوه محاسبه خسارت مشترک

نسبت سهم شدن در خسارت مشترک عبارت است از کل ارزش خسارات وارده به کشتی و بار آن تقسیم بر کل ارزش بار و کشتی در حالت قبل از خسارت.

نسبت سهم شدن در خسارت مشترک = ارزش کل خسارت وارده

ارزش کل بار و کشتی

این نسبت در مورد تمام اموالی که در معرض خطر قرار گرفته است اعمال می شود. تمامی بیمه های دریایی خسارت مشترک را تحت پوشش قرار می دهد.

مسئله ۱- یک کشتی به ارزش ۴۰ میلیون دلار که ارزش بار آن ۶۰ میلیون دلار است در اثر وقوع حریق به کام دریا فرو می رود: پس از انجام اقدامات نجات و بررسی کارشناسی کل خسارت وارده به کشتی ۷ میلیون دلار و کل خسارت وارد به بار آن ۳ میلیون دلار تقویم شده است. سهم کشتی و بار در این خسارت مشترک چقدر است؟

$$۴۰ + ۶۰ = ۱۰۰ \text{ (میلیون دلار)}$$

کل ارزش بار و کشتی

$$7+3=10 \text{ (میلیون دلار)}$$

خسارت تحت پوشش

$$40 \times 10\% = 4$$

نسبت سهام شدن در خسارت مشترک

$$60 \times 10\% = 6$$

میلیون دلار سهم کالا

$$7-4=3$$

طلب کشتی

$$6-3=3$$

بدهی کالا

مسئله ۲- ارزش یک کشتی ۲۰ میلیون یورو و ارزش محصولات آن ۳۰ میلیون یورو است . به این کشتی در اثر وقوع حادثه ای جمعا ۱۰ میلیون یورو خسارت وارد شده است ، که سهم کشتی ۷ و سهم بار آن ۳ میلیون یورو است . مطلوبست سهم بار و کشتی را در این خسارت مشترک.

$$20+30=50$$

میلیون یورو ارزش بار و کشتی

$$7+3=10$$

میلیون یورو ارزش کلی خسارت

$$\frac{10}{50} = 20\%$$

نسبت سهام شدن

$$50$$

$$20 \times 20\% = 4$$

میلیون یورو سهم کشتی

$$30 \times 20\% = 6$$

میلیون یورو سهم بار

$$7-4=3$$

طلب کشتی

$$6-3=3$$

بدهی کالا

مورد بیمه

مورد بیمه در حمل و نقل کالا شامل موارد زیر است :

- کالا

- کرایه حمل کالا

- منافع مترتب بر کالا

کالا

منظور از کالا اشیایی است که دارای ارزش مادی بوده و توسط وسیله نقلیه، از جایی به جای دیگر حمل می شود مانند انواع فرآورده های صنعتی و کشاورزی و دامی ماشین آلات ، مواد خام، انواع دام و طیور، فلزات گرانبها، پول و اوراق بهادار، مسکوک و هرچیز دیگر .

بنابراین اگر شیئی ارزش مادی نداشته باشد قابل بیمه کردن نیست . علاوه بر آن در بیمه حمل و نقل کالا لازم است که مورد بیمه توسط وسیله نقلیه دیگری حمل شود . مثلاً در صورتی که یک اتومبیل، با کشتی یا به وسیله تریلر حمل شود، کالا محسوب می گردد. لکن چنانچه به وسیله نیروی خود، از جایی به جای دیگر منتقل شود مشمول مقررات بیمه حمل و نقل کالا قرار نمی گیرد .

باید توجه داشت که قرارداد بیمه حمل و نقل کالا در صورتی نافذ و دارای اعتبار قانونی است که حمل کالا مشروع و مجاز باشد والا چنانچه حمل کالا به کشوری برخلاف قوانین موضوعه آن کشور باشد، بیمه آن کالا نیز قانونی نخواهد بود به عبارت دیگر بیمه نباید حمل کالایی را که ورود آن به کشور مجاز نیست (مانند کالای قاچاق) مورد تامین قرار دهد .

کرایه حمل کالا

از آنجایی که کرایه حمل جزیی از ارزش کالا محسوب می شود هر دو قسمت یکجا تحت پوشش بیمه قرار می گیرد. البته این در حالتی است که خریدار کالا را با شرایط CFR یا

CPT بصورت FOB یا FCA یا نظایر آن که کرایه حمل توسط فروشنده پرداخت نمی شود منعقد گردد چون در چنین حالتی کرایه حمل در فاکتور فروشنده قید نمی گردد خریدار می تواند مبلغ مندرج در فاکتور را با درصدی بیش تر بیمه کند (مثلاً پانزده درصد بیش تر) این درصد اضافی کرایه را هم تحت پوشش قرار می دهد . بدیهی است در چنین صورتی بیمه گذار باید در موقع مطالبه خسارت، با ارائه اسناد لازم ثابت کند که میزان کرایه معادل درصد اضافه شده می باشد و چنان چه این درصد بیش از کرایه واقعی حمل باشد بیمه گذار حق دریافت مازاد آن را موضوع بیمه واقع شود . یعنی هر شخص (اعم از حقیقی یا حقوقی) که در کرایه حمل نفعی داشته باشد، حق دارد آن را به صورت عنصری جدا بیمه نماید .

بیمه منافع بر کالا

بیمه حمل و نقل ممکن است منافع مترتب بر کالا را نیز مورد تامین قرار دهد منظور از منافع سود احتمالی است که در صورت سالم به مقصد رسیدن کالا، عاید بیمه گذار می شود . لازم به ذکر است که منافع در صورتی مورد تامین قرار می گیرد که موجودیت آن قطعی بوده و در نتیجه حمل و نقل کالا در معرض خطر قرار بگیرد. مانند اختلاف قیمت مبداء و مقصد بطوری که اگر این کالا سالم به مقصد برسد بیمه گذار از فروش آن سودی بدست می آورد . این گونه منافع باید قطعی بوده و قابل بیمه کردن باشد . در غیر این صورت یعنی اگر منافع قطعی نباشد یا میزان آن بیش از حد واقعی محاسبه شده و مورد بیمه قرار گیرد مغایر اصل غرامت تلقی خواهد شد .

اعلام خسارت به بیمه گر

بیمه گذار وظیفه دارد در صورت وقوع حادثه موضوع بیمه مراتب را به بیمه گر اعلام نماید. در غیر این صورت ممکن است تمام یا قسمتی از حقوق خود را نسبت به دریافت خسارت از دست بدهد .

اعلام خسارت معمولاً باید به محض اطلاع از خسارت به عمل آید . با این حال بیمه گذار می تواند این وظیفه را ظرف مدت کوتاهی (سه تا پنج روزی که در قوانین پیش بینی شده است) انجام دهد . در قانون بیمه کشور فرانسه ، این مدت حداکثر پنج روز تعیین شده است در قوانین بیمه دریایی انگلستان، تکلیف خاصی تحت عنوان اعلام خسارت برای بیمه گذار پیش بینی نشده است . به نظر می رسد طبق قانون این کشور بیمه گذار می تواند بدون محدودیت زمانی یعنی هر موقع مقتضی بداند اعلام خسارت نماید و بیمه گر حق ندارد به بهانه تاخیر در اعلام خسارت از انجام تعهد خود امتناع ورزیده یا بیمه گذار را جریمه کند مگر آن که ثابت شود تاخیر در اعلام خسارت موجب زیان بیمه گر شده است که در اینصورت بیمه گذار مسئول خواهد بود .

اعلام خسارت در قانون بیمه ایران

به موجب ماده ۱۵ قانون بیمه ایران : بیمه گذار باید . . . در اولین زمان ممکن منتهی در ظرف ۵ روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه ، بیمه گر را مطلع سازد والا بیمه گر مسئول نخواهد بود

الزام به اعلام خسارت در صورتی است که بیمه گذار خبر صحیح دریافت کند و وقوع حادثه نیز مسلم باشد والا اگر بیمه گذار به صورت افواهی چیزی شنیده باشد که صحت و سقم آن معلوم نباشد اجباری ندارد بیمه گر را مطلع کند .

روش های پرداخت

(PAYMENT)

روش های پرداخت وجه کالا به فروشنده در معاملات بازرگانی را از نظر ریسک پذیری و خطراتی که طرفین معامله را تهدید می کند، به دو گروه زیر می توان تقسیم نمود :

الف - روش هایی که ریسک فروشنده زیاد ولی ریسک خریدار کم است .

ب - روش هایی که ریسک خریدار زیاد ولی ریسک فروشنده کم است .

در روش های گروه الف معمولاً فروشنده کالا را ارسال نموده و سپس وجه آن را از خریدار دریافت می کند . در این گروه به موارد زیر می توان اشاره نمود :

۱- تجارت براساس حساب باز (Open Account Trade)

در این روش فروشنده حسب درخواست (شفاهی یا کتبی) خریدار کالای مورد سفارش را بسته بندی و به گمرکخانه مورد نظر خریدار ارسال می نماید و متعاقباً اسناد حمل مستقیماً به آدرس خریدار فرستاده می شود تا امکان ترخیص کالاهای وارده از گمرک زیربط فراهم گردد .

ترتیب پرداخت بدین شکل می باشد که پس از رسیدن کالا خریدار ظرف مدت مورد توافق از حساب شخصی خود نسبت به پرداخت وجه معامله اقدام می نماید .

همچنان که ملاحظه می شود در این فروشنده هم کالا را ارسال می کند و هم اسناد معامله را و خریدار پس از دریافت اسناد و ترخیص کالا وجه آن را برای فروشنده ارسال خواهد نمود . این روش در صورتی قابل اجراست که فروشنده به خریدار اعتماد کامل و مطلق داشته باشد . درواقع در این روش هیچ گونه ریسکی متوجه خریدار نیست بلکه تمام ریسک ها متوجه فروشنده می باشد .

۲- روش برات ساده (Clean Draft = Clean Bill of Exchange)

در این روش براساس توافقی که بین فروشنده و خریدار صورت می گیرد فروشنده کالا را برای خریدار حمل نموده و اسناد حمل آن را نیز مستقیماً برای وی ارسال می دارد سپس بر مبنای اسناد حمل برات ساده ای را عهده خریدار کشیده و از طریق بانک خود برای بانک خریدار جهت وصول ارسال می دارد تا خریدار براساس شرایط برات (دیداری یا مدت دار) نسبت به واریز آن اقدام نماید.

نظر به این که اسناد حمل به نام خریدار است خریدار کالا را از گمرک ترخیص نموده پس از اطلاع از رسیدن برات به بانک خود نسبت به کارسازی آن اقدام می کند.

در این روش ریسک فروشنده از حالت قبلی کمتر است اما ریسکی متوجه خریدار نمی باشد زیرا خریدار بعد از دریافت اسناد و بعد از ترخیص کالا وجه آن را پرداخت می کند ضمن آن که فروشنده ریسک عدم قبولی برات را نیز باید تحمل نماید.

۳- بروات وصولی اسنادی

(Documentary Collection = Documentary Bill of Exchange)

در این روش اسناد حمل نیز همراه برات به بانک خریدار ارسال می گردد این روش می تواند امنیت بیش تری را نسبت به دو روش قبل برای فروشنده به همراه داشته باشد چون اسناد را از طریق بانک ارسال داشته و اسناد تنها در مقابل پرداخت یا قبولی برات به خریدار تحویل می گردد.

اگر برات دیداری بوده و دستور صادره روی اسناد حمل بصورت Delivery Document Against Payment باشد در این صورت بانک خریدار صرفاً در مقابل دریافت وجه مندرج در برات، مجاز به تحویل اسناد به خریدار می باشد. این گونه اسناد

را اصطلاحاً (DP) می گویند. اگر برات مدت دار بوده و دستور صادره روی اسناد حمل به صورت Delivery Document Against Acceptance باشد در این صورت بانک خریدار صرفاً در مقابل اخذ قبولی خریدار مجاز به تحویل اسناد می باشد . این گونه اسناد را اصطلاحاً (DA) می گویند .

لازم به ذکر است در برات وصولی اسنادی بارنامه بنام بانک صادر می گردد لذا ظهرونیسی اسناد توسط بانک ضروری است .

ب) در این گروه به روش های زیر اشاره می شود :

۱- روش حواله ای (Full Advance Payment)

این روش مطلوب ترین روش برای فروشنده است زیرا وجه کالا را قبل از ارسال کالا از خریدار دریافت می کند . در مقابل ریسک خریدار که وجه معامله را پرداخت نموده و در انتظار رسیدن کالا می باشد بسیار زیاد و حداکثر است .

در این روش خریدار ممکن است با عدم ارسال به موقع کالا درخواست افزایش قیمت کالا از طرف فروشنده یا ارسال کالا با کیفیت پائین تر و حتی عدم ارسال تمام یا بخشی از کالا مواجه گردد .

۳- روش حواله با اخذ ضمانت نامه بانکی

(Full Advance Payment by Guarantee)

در این روش خریدار مقابل ارسال وجه کالا از فروشنده درخواست ضمانت نامه بانکی می کند . فروشنده از یک بانک با انجام مقدمات آن درخواست صدور ضمانت نامه به نفع خریدار نموده و با ابلاغ آن به خریدار ، خریدار کل وجه معامله را برای فروشنده حواله می نماید . گرچه این روش از حالت قبلی برای خریدار اطمینان خاطر بیشتری را فراهم می کند اما اخذ ضمانت نامه بانکی صرفاً می تواند از هدر رفتن وجه پرداخت شده پیشگیری به عمل آورد ولی ریسک های دیگر خریدار منجمله تاخیرهای فروشنده که ممکن است باعث عدم ایفای به موقع تعهدات خریدار نسبت به مشتریان خود در داخل کشور یا ایجاد مشکلاتی در تولید کالای وی گردد، بقوت خود باقیست .

۴- اعتبار اسنادی (Letter of Credit = Documentary Credit)

در این روش فروشنده وجه کالا را تنها پس از ارائه اسناد حمل به بانکی در کشور خود (مطابق با شرایطی که در اعتبار اسنادی ذکر شده است) دریافت می نماید و بدین وسیله ریسک عدم پرداخت از طرف خریدار حذف می گردد . این روش بیش تر به نفع فروشنده بوده و منافع او را در نظر دارد چرا که او تنها با ارائه اسناد مطابق با شرایط اعتبار به بانک می تواند وجه آن را دریافت دارد و در این حالت خریدار هیچ کنترلی بر کالا ندارد و حتی ممکن است در بیش تر موارد در حالی که هنوز کالا به کشور خریدار نرسیده فروشنده وجه آن را با ارائه اسناد مطابق با شرایط اعتبار ، از بانک دریافت دارد .

در این حالت خریدار ریسک بیش تری را متقبل شده و تنها با تنظیم شرایط اعتبار محکم می تواند نسبت به دریافت کالا اطمینان خاطر بیش تری پیدا کند.

در هر صورت به طور کلی می توان گفت که در مقایسه با روش های دیگر سیستم پرداخت در اعتبار اسنادی به گونه ای است که علیرغم وجود نقاط ضعف ، تقریباً موازنه منافع را برقرار نموده و می تواند منافع هر دو طرف معامله را حفظ نماید .

نظر به این که روش پرداخت با شیوه اعتبارات اسنادی در حال حاضر متداول ترین و مهمترین شیوه پرداخت در معاملات است که در دنیا متداول می باشد اطلاع از نحوه اجرا و انواع و شرایط آن برای اشخاصی که مبادرت به واردات و صادرات یا داد و ستد می کنند ضروری است به همین خاطر نکات اساسی آن باتوجه به آخرین ویرایش مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی (UCP – 5000)¹ در ادامه بررسی می گردد .

اعتبارات اسنادی (DOCUMENTARY CREDITS)

تعریف

تعهدی است که بانک گشایش کننده اعتبار (ISSUING BANK) برعهده می گیرد تا در قبال اخذ اسناد معینی که مورد نیاز و مورد درخواست متقاضی اعتبار (APPLICANT) است ، مطالبات ذینفع اعتبار یا فروشنده (BENEFICIARY) را بپردازد یا برات (بروات) وی را قبولی نویسی نماید یا حواله های درخواستی وی را پرداخت کند یا بانک دیگری را مامور این عملیات نماید . این پرداخت یا از طریق برات

¹ Uniform Customs and Practice for Documentary Credits

UCP – این مقررات اولین بار در سال ۱۹۳۳ میلادی پایه ریزی شد. سپس در سال های ۱۹۶۲-۱۹۷۴-۱۹۸۳-

۱۹۹۳ مورد تجدید نظر قرار گرفته است . این مقررات با عنوان ucp-500 از اول ژانویه ۱۹۹۴ در بانک ها مورد

عمل قرار گرفته است .

ارزی B/E (BILL OF EXCHANGE) یا اعتبارنامه L/C (LETTER OF CREDIT) صورت می گیرد .

اعتبار نامه L/C (LETTER OF CREDIT)

اعتبارنامه فرم قراردادی است که به موجب آن بانک بازکننده اعتبار (ADVISING BANK OF L/C) بنا به درخواست و دستور خریدار بانک دیگری را که بانک کارگزار یا بانک ذینفع (BENFICIARYS BANK) نام دارد مجاز می دارد تا اگر فروشنده در مدت اعتبار (VALIDITY) و اگر سررسید اعتبار تمدید شده باشد حداکثر تا پایان مدت تمدید شده اسناد حمل (SHIPPING DOCUMENTS) کالای مورد معامله را مطابق شرایط مندرج در اعتبار به آن بانک تسلیم کند آن بانک حداکثر تا میزان اعتبار (CREDIT AMOUNT) را پرداخت نماید . بانک کارگزار سپس اسناد مزبور را جهت واگذاری به خریدار برای بانک دستور دهنده ارسال می کند در اعتبارنامه مشخصات کالا و ترتیبات حمل کالا درج می شود ، اعتبارنامه برخلاف برات، قابل معامله نمی باشد .

برات ارزی B/E (BILL OF EXCHANGE)

برات ارزی توسط ذینفع (صادر کننده یا فروشنده) نوشته شده و از طریق بانک ابلاغ کننده یا بانک ذینفع (ADVISING BANK/ BENFICIARYS BANK) ارسال می شود و پس از قبولی نویسی صادر کننده یا فروشنده می تواند با ارائه و فروش یا معامله آن بلافاصله یا بعد از تاریخ تعیین شده مبلغ مندرج در آن دریافت کند . در برات ارزی زکری از مشخصات کالا نمی شود . برات همچنین قابل معامله (NEGOTIABLE) است .

تعریف برات (BILL OF EXCHANGE / DRAFT)

برات سندی است که به موجب آن شخصی (اعم از حقیقی یا حقوقی) به شخص دیگری دستور می دهد که مبلغ معینی را عندالمطالبه (به رویت) یا در سررسید معین در وجه یا به حواله کرد او یا شخص ثالث بپردازد .

کسی که برات را صادر می کند برات کش DRAWER و شخصی که وجه برات را باید بپردازد برات گیر DAWEE خوانده می شود .

انواع برات

الف - از نظر محل صدور و پرداخت

برات خارجی

براتی است که محل صدور و محل تادیه آن دو کشور باشد

برات داخلی

براتی است که محل صدور و تادیه آن در داخل یک کشور است

ب - از نظر همراه بودن با اسناد حمل

برات ساده (CLEAN BILL OF EXCHANGE):

برات ساده براتی است که اسناد حمل کالا با آن نیست ولی خود کامل است و نمایانگر طلب برات کش از برات گیر می باشد.

برات اسنادی (DOCUMENTARY BILL OF EXCHANGE)

چنان چه برات به همراه اسناد حمل کالا باشد برات اسنادی نامیده می شود . در این صورت تحویل اسناد حمل به خریدار در صورتی امکان پذیر است که وی ابتدا برات را قبول و امضاء نماید .

ج - از نظر سررسید

برات دیداری رویتی (SIGHT DRAFT)

در این گونه برات برات گیر به محض دریافت آن باید نسبت به پرداخت آن اقدام نماید .

برات مدت دار (TENDER TIME DRAFT)

براتی است که وجه آن پس از مدت تعیین شده پرداخت می گردد . درواقع فروشنده برای دریافت وجه کالا به خریدار مهلت می دهد، تا امکان پرداخت برای وی فراهم گردد . مهلت تعیین شده ممکن است ۳۰ روز یا ۶۰ روز یا ۹۰ روز یا ۱۸۰ روز یا ... از تاریخ رویت یا از تاریخ حمل کالا (بسته به توافق طرفین) باشد .

انواع اعتبارات اسنادی

در خصوص اعتبارات اسنادی از جهات مختلف تقسیماتی قائل شده اند که مهمترین آن ها به شرح زیر است :

۱- اعتبار اسنادی از نظر خریدار و فروشنده

- اعتبار اسنادی وارداتی

- اعتبار اسنادی صادراتی

اعتبار اسنادی وارداتی (IMPORT L/C)

در این نوع اعتبار ، خریدار پس از توافق نهایی با فروشنده به بانک طرف حساب خود در کشور مراجعه و تقاضای گشایش اعتبار اسنادی به نفع فروشنده (ذینفع) می کند . بانک مزبور پس از بررسی تقاضای مشتری و باتوجه به مقررات مربوطه، اقدام به گشایش اعتبار اسنادی از نوعی که مورد درخواست متقاضی است می نماید .

اعتبار اسنادی صادراتی (EXPORT L/C)

صادر کننده کالا معمولاً جهت دریافت وجوه مربوط به فروش کالای خود نحوه تسویه حساب را موکول به افتتاح اعتبار اسنادی بانکی می کند . در صورت تحقق چنین روشی پس از آن که خریدار در کشور خود اقدام به افتتاح اعتبار بانکی نموده و این اعتبار از طریق سیستم بانکی به صادرکننده (یا فروشنده) ابلاغ گردید و صادر کننده آن را مطابق شرایط توافق شده دید آن را قبول نموده و به تهیه یا ساخت کالا اقدام می کند. صادر کننده یا فروشنده موظف است در مهلت تعیین شده و قبل از انقضای مدت مقرر اسناد لازم را به بانک ابلاغ کننده یا معامله کننده ، تسلیم و وجه آن را درخواست کند . بانک مذکور پس از بررسی اسناد وجه را پرداخت و اسناد را جهت گشایش کننده اعتبار ارسال می دارد .

۲- اعتبار اسنادی فعال و غیرفعال

- اعتبار اسنادی فعال

- اعتبار اسنادی غیرفعال

اعتبار اسنادی فعال (Operative L/C)

اعتبار اسنادی که برای انجام آن پیش شرطی تعیین نشده است و طرفین باتوجه به متن اعتبار که حاوی توافقات و تعهدات آن هاست مکلف به انجام آن می باشد .

اعتبار اسنادی غیرفعال (Non Operative L/C)

اعتباری است که تحقق آن موکول به احراز شرایطی شده است در آن صورت آن اعتبار تعهدی تا انجام آن شرایط برای طرفین ایجاد نمی کند . افتتاح اعتبار اسنادی غیرفعال عمدتاً به منظور آمادگی انجام معامله برای طرفین می باشد که در صورت احراز شرایط می توان آن را فعال نمود .

۲- اعتبار اسنادی از نظر زمان پرداخت

- اعتبار اسنادی نقدی (دیداری)
- اعتبار اسنادی تاخیری (مدت دار)
- اعتبار اسنادی یوزانس (نسیه)

اعتبار اسنادی نقدی یا دیداری (At Sight L/C)

اعتباری است که پرداخت وجه معامله بلافاصله بعد از رویت اسناد و در صورت عدم مغایرت آن به فروشنده (ذینفع اعتبار) تحقق می یابد .

اعتبار اسنادی با پرداخت تاخیری (مدت دار) (Deferred Payment L/C)

در این گونه اعتبارات ذینفع اعتبار پس از ارائه اسناد به بانک تعیین شده در صورت عدم مغایرت در موعد تعیین شده در آینده وجه معامله را دریافت خواهد نمود . مثلاً اگر توافق

شده باشد مبلغ اعتبار با پرداخت مدت دار ۱۲۰ روزه پرداخت شود در موعد تعیین شده بانک وجه اعتبار را به ذینفع اعتبار پرداخت می کند .

تذکر : در این نوع اعتبارات برای پرداخت مدت دار برایت صادر نمی گردد تا ذینفع اعتبار این امکان را داشته باشد تا در صورت احتیاج با تنزیل برات وجه معامله را دریافت کند به همین خاطر از نظر فروشنده یا ذینفع این اعتبار یکی از نامناسب ترین روش های دریافت وجه کالاست ، در حالی که برای متقاضی اعتبار یا خریدار چون هزینه ابطال تمبر و تهیه برات را ندارد مناسب ترین روش به شمار می آید .

اعتبار اسنادی یوزانس نسیه (Usance L/C)

یوزانس به معنی مهلت ، مدت ، بهره پول و در عرف تجارت بین الملل به معنی معامله نسیه تضمین شده است . در این گونه معاملات نیز فروشنده برای دریافت وجه معامله مهلتی را به خریدار می دهد . هزینه یوزانس همان بهره ای است که متقاضی اعتبار یا خریدار کالا باید علاوه بر قیمت کالا به خاطر مهلتی که به وی برای پرداخت وجه معامله داده شده است بپردازد .

معمولا فروشندگان کالا با اخذ تضمین لازم به معاملات یوزانس مبادرت می ورزند به همین خاطر درخواست افتتاح اعتبار برگشت ناپذیر و تایید شده می نمایند .

Defered و Usance اعتبارات

Defered آن است که در معاملات یوزانس ، کشیدن برات از طرف ذینفع اعتبار به عهده متقاضی اعتبار الزامی است .

فرق اعتبارات اسنادی یوزانس با اسناد وصولی

اعتبارات اسنادی یوزانس و همچنین معاملات از نظر شکلی مشابه هم می باشند. یعنی در هر دو نوع معامله ، ذینفع اعتبار اقدام به صدور برات برعهده متقاضی اعتبار می کند اما در اسناد وصولی بانک تعهد پرداخت برات صادره یا اسناد وصول شده را ندارد . در حالی که در معاملات یوزانس ، بانک بازکننده اعتبار، تعهد پرداخت وجه معامله را در سررسید یوزانس به عهده دارد .

فاینانس Finance

در مواقعی که فروشنده کالا حاضر به قبول اعتبار اسنادی مدت دار نمی گردد و خریدار یا به خاطر فقدان نقدینگی یا به خاطر شرایط ارزی، قادر به افتتاح اعتبار اسنادی دیداری نمی باشد، معمولاً خریدار از یک شرکت مالی (عمدتاً موسسات مالی یا بانک های تجاری) درخواست می کند که وارد معامله شده و وجه معامله را به فروشنده نقدا پرداخت کند و در سررسید اعتبار اصل و بهره آن را دریافت یا اعتبار گشایش شده را به نفع خود خریداری نماید . این موسسات را Financer (تامین کننده مالی یا سرمایه گذار) می گویند .

یوزانس داخلی (Refinance)

در مواقعی که فروشندگان خارجی از فروش کالا به صورت مدت دار خودداری می نمایند با بهره بالایی را مطالبه می کنند بانک مرکزی از طریق خطوط اعتباری (Credit Lines) که بانک های خارجی در اختیار وی قرار می دهند ، اقدام به تامین مالی خرید و واردات کالا می کند .

در این حالت فروشنده کالا یا ذینفع اعتبار، پس از ارائه اسناد معامله وجه کالا را از بانک معامله کننده اسناد دریافت می کند و بانک خارجی که در اینجا نقش فاینانسر را دارد، در سررسید، اصل و بهره وجه خود را مطابق قرارداد منعقد از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران دریافت می کند. این گونه معاملات را یوزانس داخلی می نامند و بانک مرکزی درصدی از قیمت کالا را ۱۰٪ به عنوان بهره از واردکنندگان اخذ می کند.

۴- اعتبار اسنادی از نظر حدود اختیارات خریدار

- اعتبار اسنادی برگشت پذیر

- اعتبار اسنادی برگشت ناپذیر

اعتبار اسنادی برگشت پذیر (REVOCABLE L/C)

در این نوع اعتبار خریدار، از اختیارات بیش تری برخوردار است. در اعتبار اسنادی برگشت پذیر، خریدار حق تغییر شرایط اعتبار یا حتی فسخ اعتبار را دارد، بدون آن که لزومی به جلب موافقت فروشنده (صادر کننده) داشته باشد.

در این قبیل اعتبارات، همچنین بانک گشایش کننده اعتبار صرف تشخیص عدم توانائی تسویه حساب خریدار یا در مواجهه با محدودیت های ارزی یا صادراتی، می تواند خود راسا در شرایط اعتبار تغییر ایجاد نموده یا آن را ابطال نماید.

تغییر شرایط در اعتبار اسنادی برگشت پذیر یا فسخ آن، تا موقعی امکان پذیر است که از بابت آن وجهی به فروشنده یا ذینفع پرداخت نشده باشد یا براتی تحت آن براتی قبولی یا معامله نشده باشد. در چنین موردی خریدار نمی تواند نسبت به مبلغ پرداخت شده تحت شرایط اعتبار، دستور برگشت صادر نماید و این دستور فقط نسبت به مانده استفاده نشده اعتبار قابل اجرا خواهد بود. امروزه تحت اعتبار اسنادی برگشت پذیر،

معاملات بسیار نادری صورت می پذیرد . زیرا فروشنده نمی تواند اطمینان های لازم را نسبت به پایدار ماندن اعتبار و انجام تعهدات خریدار داشته باشد .

اعتبار اسنادی برگشت ناپذیر (IRREVOCABLE L/C)

در این نوع اعتبار هرگونه تغییر شرایط در اعتبار یا فسخ آن از جانب خریدار یا بانک گشایش کننده اعتبار موکول به موافقت و رضایت فروشنده (ذینفع) بوده و بانک بازکننده اعتبار قطعا متعهد به پرداخت وجه یا معامله اسناد ارائه شده توسط ذینفع در صورت احراز کلیه شرایط (اعتبار) می باشد معامله تحت این اعتبار به دلیل آن که امنیت و تضمین بیش تری برای فروشندگان به همراه دارد، از سوی آنان بیش تر مورد درخواست است .

تذکر مهم : در صورت عدم تصریح نوع اعتبار (برگشت پذیر- برگشت ناپذیر) آن اعتبار برگشت ناپذیر تلقی خواهد شد .

۵- اعتبار اسنادی از نظر تائید و تضمین مضاعف

- اعتبار اسنادی تائید شده

- اعتبار اسنادی تائید نشده

اعتبار اسنادی تائید شده (CONFIRMED L/D)

اعتبار اسنادی تائید شده اعتباری است که پرداخت وجه معامله از طرف بانک ابلاغ کننده (بانک ذینفع یا بانک کارگزار) یا هر بانک معتبر دیگر مورد قبول فروشنده علاوه بر بانک گشایش کننده اعتبار نیز مورد تائید قرار می گیرد . این نوع اعتبارات عموما در زمانی

مورد در خواست فروشنده قرار می گیرد که تعهد بانک بازکننده اعتبار، به علت وضعیت متزلزل سیاسی یا اقتصادی کشور وی، یا به علت عدم اعتماد به خریدار مورد پذیرش فروشنده نبوده و او (بانک بازکننده اعتبار) از یک بانک دیگر درخواست می کند که تعهدات اعتبار را تضمین نماید. بدین وسیله دو بانک (بانک گشایش کننده و بانک تأیید کننده) مشترکا و جداگانه در قبلا ذینفع، متعهد می گردند بانک تأیید کننده می تواند همان بانک ابلاغ کننده باشد.

اعتبار اسنادی تأیید شده، الزاما برگشت ناپذیر می باشد و هزینه افتتاح آن هم معمولا بیش از هزینه اعتبارات دیگر است.

اعتبار اسنادی تأیید نشده (UNCONFIRMED L/C)

این گونه اعتبارات صرفا با تأیید بانک گشایش کننده اعتبار و بدون نیاز به تأیید بانک دیگری گشایش می یابد.

اگر در شرایط اعتباری، عبارت CONFIRMED قید نشود آن اعتبار تأیید نشده و معمولی است.

۶- اعتبار اسنادی از لحاظ قابلیت انتقال

- اعتبار اسنادی قابل انتقال

- اعتبار اسنادی غیر قابل انتقال

اعتبار اسنادی قابل انتقال (TRANSFERABLE L/C)

اعتبار اسنادی قابل انتقال به اعتباری گفته می شود که ذینفع اعتبار حق دارد آن را کالا یا جزا در اختیار شخص یا اشخاص ثالث (ذینفع های ثانوی) قرار دهد .

این اعتبار هنگامی مورد استفاده قرار می گیرد که ذینفع اولیه خود نماینده متقاضی با ارائه دهنده کالا به متقاضی است ولی تولید کننده کالا نیست . بنابراین متقاضی اعتبار درخواست می کند که اعتبار به صورت قابل انتقال گشایش یابد . در این صورت ذینفع می تواند اعتبار را با قسمتی از آن را به شخص یا اشخاص دیگر انتقال دهد .

اعتبار قابل انتقال ، فقط یکبار قابل انتقال است و ذینفع دوم حق انتقال آن را به دیگری ندارد از نظر مقررات متحدالشکل اعتبار اسنادی ، اعتبار قابل انتقال خود به خود قابل تقسیم نیز می باشد و نیازی به افزودن این کلمه یا کلمات مشابه آن نیست .

عدم تصریح قابل انتقال بودن به معنی آن است که اعتبار غیرقابل انتقال (NON-TRANSFERABLE) و غیرقابل تقسیم (NONDIVISIBLE) می باشد.

اعتبار اسنادی غیرقابل انتقال (NON – TRANSFERABLE L/C)

همان گونه که ذکر شده است اگر در شرایط اعتباری عبارت قابل انتقال قید نگردد آن اعتبار غیرقابل انتقال است . یعنی ذینفع اعتبار حق واگذاری آن یا جزئی از آن را به نفع اشخاص ثانوی ندارد .

۷- اعتبار اسنادی پشت به پشت (اتکائی) (BACK TO BACK L/C)

اعتبار اسنادی پشت به پشت اعتباری است که توسط ذینفع یک اعتبار که قادر یا مایل به تهیه و ارسال کالا نیست ، با اتکاء بر اعتباری که توسط خریدار به نفع وی گشایش یافته است جهت صادر کننده دیگری (ذینفع دوم) که می تواند کالا را تهیه و ارسال نماید گشایش می یابد^۱.

این گونه اعتبارات اسنادی شامل دو اعتبار جدا از هم است . اولین آن به نفع ذینفعی گشایش می یابد که خود به تنهایی قادر یا مایل نیست کالا را تهیه و ارسال کند . به همین خاطر از اعتباری که به نفع او صادر شده به صورت یک پشتوانه مالی یا وثیقه جهت گشایش اعتبار دیگری به نفع صادر کننده یا عرضه کننده اصلی کالا استفاده می کند .

باتوجه به این که از لحاظ بانک باز کننده و اعتبار دوم و ذینفع اولی نخستین اعتبار گشای یافته حائز اهمیت فراوان است بنابراین بایستی به صورت برگشت ناپذیر و تایید شده (IRREVOCABLE AND CONFIRMED L/C) باشد تا بانک دوم از قدرت پرداخت اعتبار اول اطمینان کافی یابد و بتواند آن را به عنوان وثیقه ای جهت اعتبار دوم قبول نماید . اگر بانک بازکننده اعتبار دوم خود اعتبار اول را تأیید کند حداکثر تضمین در این مورد به وجود می آید .

مبلغ اعتبار دوم معمولاً از اعتبار اول کمتر است تا ذینفع اولیه ما به التفاوت را به عنوان سود خود برداشت نماید . همچنین سررسید و آخرین تاریخ حمل اعتبار دوم بایستی از اعتبار اول جلوتر بوده تا ذینفع اول بتواند به موقع قبل از سررسید و آخرین تاریخ حمل

^۱ چنان چه اعتبار اسنادی دوم نزد همان بانک ابلاغ کننده اعتبار اول افتتاح شود به آن اعتبار اسنادی اتکایی و

چنان چه نزد بانک بانک ثالثی افتتاح شود به آن اعتبار متقابل (Counter L/C)

اعتبار اول اسناد مربوط به کالا را دریافت داشته و آن را به بانک ابلاغ کننده اعتبار اول ارائه دهد .

در قراردادهای زنجیره ای که چندمین واسطه بین خریدار نهائی و عرضه کننده اصلی قرار دارد چندین اعتبار اتکائی توسط واسطه ها گشایش می یابد . در چنین مواردی اعتبار اول که پشتوانه گشایش سایر اعتبارات قرار گرفته به اعتبار (OVERRIDING) موسوم می باشد .

۸- اعتبار اسنادی ماده قرمز (RED CLAUSE L/C)

اعتبار اسنادی ماده قرمز یا با شرط قرمز به اعتباری گفته می شود که ذینفع اعتبار می تواند قبل از ارسال کالا وجوهی را تحت شرایطی به صورت پیش پرداخت (حداکثر تا تمام وجه اعتبار) از بانک ابلاغ کننده یا تأیید کننده دریافت نماید علت این نام گذاری آن است که نخستین بار که این اعتبار گشایش یافت بانک بازکننده جهت جلب توجه بانک ابلاغ کننده آن قسمت از متن قرارداد را در شرایط اعتبار که پرداخت مقداری از وجه اعتبار به عنوان پیش پرداخت یا مساعده به ذینفع مجاز داشته بود با جوهر قرمز نوشته بود . از آن تاریخ به بعد اصطلاح اعتبار ماده قرمز متداول شد باید توجه داشت که از زمان دریافت پیش پرداخت توسط ذینفع تا ارسال کالا و ارائه اسناد حمل کالا به پیش پرداخت بهره بانکی تعلق می گیرد که بانک هنگام تسویه حساب آن را منظور می نماید.

پیش پرداخت در مقابل ضمانت نامه های مختلفی که از ذینفع دریافت می شود پرداخت می شود این ضمانت نامه ممکن است یک تعهد ساده باشد یا تضمین های معتبر بانکی .

۹ – اعتبار اسنادی گردان (Revolving L/C)

اعتباری است که پس از هر بار استفاده ذینفع ، مبلغ آن خود به خود تا سطح اعتبار اولیه افزایش می یابد بدون آن که نیاز به دستور مجددی باشد .

به موجب این اعتبار به محض این که فروشنده اسناد حمل را ارائه داد و از اعتبار استفاده نمود عین آن اعتبار خود به خود برای او دوباره مفتوح می گردد .

اعتبار گردان می تواند نسبت به مبلغ اعتبار گردان باشد یا نسبت به مدت (دوره) آن اما معمولاً اعتبار گردان بیش تر نسبت به دوره مورد استفاده قرار می گیرد .

اگر در اعتبار گردان به ذینفع اجازه داده شود که در صورت عدم استفاده از مبلغ اعتبار ظرف مدت تعیین شده بتواند حق ارائه اسناد آن ماه را در ماه های بعد برای خود محفوظ دارد این گونه اعتبارات را « اعتبارات گردان تراکمی » COMULATIVE و در غیر این صورت آن را اعتبار گردان غیرتراکمی NON - COMULATIVE می نامند .

۱۰ – اعتبار اسنادی داخلی

اعتبار اسنادی داخلی اعتباراتی هستند که خریداران ایرانی نزد شعب ارزی بانک های داخل کشور به نفع فروشندگان داخلی ایرانی (اعم از حقیقی یا حقوقی) اقدام به گشایش اعتبار ارزی می نمایند . ضرورت این امر از آن جا پدید آمد که در سال های اخیر برخی از واحدهای بزرگ تولیدی کشور نظیر ماشین سازی اراک – شرکت تولید صنعتی صید دریایی (صدرا) – آذر آب و غیره که قادرند کالاهای مورد نیاز پالایشگاه ها ، نیروگاه ها ، بنادر و فرودگاه ها و غیره را ساخته و نصب نمایند ، از دولت درخواست نمودند تا در مناطق های بین المللی سازمان های دولتی برای ساخت و نصب تجهیزات مورد نیاز شرکت نمایند . و در صورت برنده شدن ، اعتبار اسنادی به ارز به نفع آن ها

افتتاح گردد . این امر مورد موافقت قرار گرفته و بانک ها مجاز به افتتاح اعتبار اسنادی به ارز به نفع موسسات داخلی شدند .

این قبیل اعتبارات را اعتبارات اسنادی داخلی می نامند .

۱۱- اعتبار اسنادی ترانزیت (Transit L/C)

هنگامی که یک اعتبار پس از گشایش از طریق بانکی در خارج به یک بانک دیگری در کشور ثالث ابلاغ می گردد این گونه اعتبارات را اعتبار ترانزیت می نامند .
دلایل عمده گشایش اعتبار ترانزیت عبارت است از :

۱- وجه و اعتبار بانک واسطه به پذیرش اعتبار بانک گشایش کننده از طرف ذینفع کمک می نماید .

۲- بانک گشایش کننده اعتبار برای بانک دریافت کننده در کشور ذینفع ناشناس است .

۳- ارتباط مستقیم بین کشور خریدار و فروشنده ممکن نیست .

ضمانت نامه های ارزی

تعریف

عقد ضمان عبارت است از این که شخصی مالی را که به عهده یازمه دیگری است به عهده بگیرد . بدین معنی که در موعد پرداخت در صورت استنکاف یا عدم پرداخت یا فقدان توانایی شخصی که مال برزومه اوست ، بپردازد. متعهد را ضامن طرف دیگر را مضمون له و شخص ثالث را مضمون عنه می گویند .

در این گونه ضمانت نامه ها طلبکار برای دریافت مال خود بهر دو نفر (ضامن و بدهکار اصلی) مراجعه می نماید . در قانون مدنی ایران در خصوص ضمانت نامه چنین تصریح

شده که در ضمانت مضمون له یا طلبکار نیازی به مراجعه به مدیون اصلی ندارد و مستقیماً جهت دریافت طلب خود می تواند به ضامن مراجعه نماید .

طرف های ضمانت نامه های ارزی

ضمانت نامه های ارزی چهار طرف دارد :

۱- مضمون عنه یا مدیون اصلی یا دستور دهنده یا ضمانت خواه

(GURANTEED PARTY)

۲- بانک دستور دهنده یا بانک خارجی یا کارگزار (CORRESPONDENT)

۳- ضامن یا بانک صادر کننده ضمانت نامه (GUARANTOR)

۴- مضمون له یا ذینفع ، ضمانت گیر BENEFICIARY شخصی است که ضمانت

نامه به نفع او و بنام او به وسیله بانک ضامن صادر می شود و در اختیار او قرار

می گیرد تا در صورت عدم انجام تعهد مضمون عنه ، از مبلغ ضمانت نامه

استفاده شود .

انواع ضمانت نامه های ارزی

ضمانت نامه های ارزی باتوجه به نوع معاملات و نحوه درخواست های مشتری انواع

مختلف دارد . مهمترین آن ها به شرح زیر است :

۱- ضمانت نامه شرکت در مناقصه یا مزایده LETTER OF GUARANTEE

FOR TENDER

این گونه ضمانت ها که به عنوان یکی از شرایط شرکت متقاضیان در مناقصه یا

مزایده ها اعلام می شود برای تاکید اجرای مناقصه یا مزایده از متقاضی اخذ

می شود تا در صورت برنده شدن وی اگر از اجرای آن استنکاف ورزد به نفع شرکت یا سازمان برگزار کننده مناقصه یا مزایده ضبط گردد .

۲- ضمانت نامه حسن انجام کار^۱ P . B . G

ضمانت نامه حسن انجام کار توسط خریدار جهت ایجاد ایمنی و اجرای دقیق مفاد قرارداد از فروشنده دریافت می گردد که ممکن است مشروط یا غیرمشروط باشد.

ضمانت نامه مشروط CONDITIONAL ضمانت نامه ای است که از یک سری قوانین و مقررات از قبل تنظیم شده در ضمانت نامه استفاده شده و نکات آن مورد توافق خریدار و فروشنده بوده است . ضمانت نامه غیرمشروط UN CONDITIONAL ضمانت نامه ای است که مفاد آن خارج از چهارچوب خاص تعیین شده در خرید است و متن آن فقط توسط خریدار و فروشنده تعیین می گردد.

۳- ضمانت نامه تثبیت قیمت (BID BOND)

این ضمانت نامه برای آن اخذ میشود تا فروشنده پس از انعقاد قرارداد قیمت های خود را افزایش ندهد .

¹ PERFORMANCE BOND GUARANTEE

حمل و نقل

(TRANSPORT)

حمل و نقل رابطه ای اساسی بین فرستنده کالا و گیرنده آن برقرار می کند. بهترین کالا اگر در زمان لازم در مکان لازم و در شرایط مطلوب دریافت نشود مطلوبیت نخواهد داشت. لذا باید بین خریدار و حمل کننده همکاری نزدیک وجود داشته باشد.

حمل چه از طریق دریا و چه از طریق زمین و چه از راه هوا عامل مهمی است و هزینه های مربوط به آن در رقابتی کردن فروش کالا تاثیر مستقیم دارد. ارزان خریدن همیشه دلیل ارزان بودن قیمت کالا نیست، مسئله حمل و نقل یکی از مسائل مهم مبتلا به مدیران دلیل ارزان بودن کالا نیست مسئله حمل و نقل یکی از مسائل مهم مبتلا به مدیران موسسات و کارخانجات مختلف است و تردیدی نیست که در صورت حل این مساله مدیران می توانند با دریافت به موقع مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز یا هزینه حمل و نقل مناسب قیمت تمام شده تولیدات خود را کاهش داده و از این طریق سود موسسه خود را افزایش دهند.

داشتن اطلاعات کافی از جنبه های گوناگون حمل و نقل و این که چه کالایی را باید با چه نوع وسیله حمل به واحد تولیدی یا خدماتی خود انتقال داد امری است که می تواند تا حدود زیادی به مدیران بازرگانی در تصمیم گیری کمک کند.

کاهش هزینه حمل و افزایش سرعت انتقال و حمل کالا از جمله اهداف اساسی مدیران اقتصادی هر جامعه است در این بخش ابتدا بارنامه و بعد حمل دریائی و سپس حمل زمینی و هوایی تشریح می گردد.

بارنامه (B/L) (BILL OF LADING)

تاریخچه بارنامه با حمل دریائی شروع می شود گرچه حمل با کشتی دارای قدمتی دیرینه است و به بیش از هزاران سال می رسد ولی تاریخ دقیق استفاده از بارنامه به درستی معلوم نیست . ابتدا مرسوم بود که صاحب کالا خود به همراه کالا تا مقصد برود یا نماینده خود را همراه کالا اعزام کند تا کالا را در مقصد تحویل خریدار یا خریداران دهد . اما این روش پس از چندی به دلیل افزایش حجم کالاها و تعداد افراد مورد نیاز جهت اعزام به مقاصد مختل و مشکلاتی که در پی داشت بتدریج منسوخ گردید . سپس روش دیگری مورد عمل قرار گرفت . بدین ترتیب که صاحب کشتی در مقابل دریافت کالا رسیدی به فرستنده کالا تسلیم می نمود و خود نیز در پایان سفر و زمان تحویل کالا رسیدی از گیرنده کالا دریافت می کرد . این روش به مرور به روش فعلی صدور و استفاده از بارنامه تبدیل گردید . رسیدی که توسط صاحب کشتی صادر می شد، توسط گروه هایی در مقابل دریافت مبلغ مشخصی از فرستنده کالا گواهی می شد و این گروه هایی در مقابل دریافت مبلغ مشخصی از فرستنده کالا، گواهی می شد و این گروه ها ریسک از بین رفتن کالا را می پذیرفتند . این امر بتدریج به صورت بیمه دریایی که امروز متداول است درآمد. بهر حال صدور و استفاده از بارنامه به شکل امروزی تقریباً در نیمه دوم قرن شانزدهم متداول شده است .

تعریف بارنامه

اولین تعریفی که از بارنامه به عمل آمده بارنامه را چنین تعریف می نماید :

بارنامه سندی است که از طرف صاحب کشتی با ذکر تعداد و کیفیت محموله تهیه و تنظیم و برطبق آن بارگیری انجام می شود .

در قانون دریائی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ بارنامه دریائی چنین تعریف شده است .
بارنامه دریائی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی امضاء گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود .

باتوجه به تعریف های مختلفی که از بارنامه به عمل آمده است بطور کلی می توان بارنامه را به شرح ذیل تعریف نمود :

« بارنامه سندی است دال بر عقد قرارداد حمل که حمل کننده یا نماینده وی پس از دریافت کالا برای حمل آن از یک نقطه (مبدا حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، کامیون، راه آهن ، هواپیما یا ترکیبی از آن ها) در مقابل کرایه حمل معینی صادر می نماید »

اطلاعات مندرج در بارنامه

بارنامه معمولاً حاوی اطلاعات زیر است :

B,L NO	۱- شماره بارنامه
CARRIER ADDRESS	۲- نام و آدرس حمل کننده
SHIPPER ADDRESS	۳- نام و آدرس فرستنده کالا
CONSIGNEE ADDRESS	۴- نام و آدرس گیرنده کالا
TRUCK NO. / VESSELS NAME	۵- نام و شماره وسیله حمل
PLACE OF LOADING (RCPT OF CARGO)	۶- نام مبدا بارگیری یا دریافت کالا

- ۷- نام مقصد یا تحویل کالا PLACE OF DELIVERY
- ۸- شرح و مشخصات کالا DESCRIPTION AND SPECIFICATION
- ۹- تعداد بسته ها و نوع بسته بندی NUMBERS AND KINDS OF PACKAGE
- ۱۰- وزن ناخالص کالا GROSS WEIGHT
- ۱۱- ابعاد کالا DIMENSIONS
- ۱۲- نحوه پرداخت کرایه حمل (پیش پرداخت یا پرداخت در مقصد) PAYMENT
- ۱۳- تعداد نسخ اصلی صادر شده NUMBER OF ORIGINAL (S)
- ۱۴- تاریخ حمل و تاریخ صدور بارنامه
- DATE OF ISSUE AND DATE OF TRANSPORT
- ۱۵- شماره اعتبار اسنادی L / C NO .
- ۱۶- امضاء حمل کننده یا نماینده مجاز وی
- SIGNATURE OF CARRIER OR HIS AUTHORIZED AGENT
- مشخصات بارنامه های معتبر**
- در معاملات بین المللی، اسناد حمل باید دارای ویژگی هائی باشد که از نظر پرداخت وجه اعم از وجه کالا یا کرایه حمل تاخیر و اشکالی پیش نیاید . لذا هم فروشنده به عنوان طرف معامله با خریدار و هم حمل کننده یا نماینده و کارگزار وی به عنوان طرف دیگر قرارداد باید در تهیه و صدور اسناد حمل دقت لازم را به عمل آورند .
- ویژگی هایی که در بارنامه باتوجه به مقررات بین المللی و بانکی مورد توجه قرار می گیرد عمدتاً به شرح زیر است :
- ۱- بارنامه باید در نسخ کامل صادر شود (FULL SET)

این مطلب یکی از مهم ترین ویژگی های بارنامه می باشد که باتوجه به مقررات بین المللی و بانکی تاکید فراوانی بر آن شده و می تواند عامل مهمی در جلوگیری از سوء استفاده های احتمالی باشد .

۲- بارنامه باید بدون قید و شرط باشد (CLAEN B/L)

بارنامه بدون قید بارنامه ای است که بر روی آن هیچ گونه یادداشت و یا عبارتی که دال بر معیوب بودن کالا یا بسته بندی آن باشد درج نشده باشد . صدور بارنامه بدون قید دلیل بر صحیح و سالم بودن کالا در موقع تحویل به حمل کننده می باشد.

لازم به یادآوری است که قید موارد زیر تاثیری در بدون قید و شرط شدن بارنامه ندارد:

- عبارت هایی که بر ناقص بودن بسته بندی کالا دلالت صریح نداشته باشد مانند

صندوق های دست دوم، بشکه مستعمل و غیره

- قیودی که تاکید بر عدم مسئولیت حمل کننده از نظر تعهدات ناشی از نوع کالا یا

بسته بندی آن بنماید .

- قیودی که بر عدم اطلاع حمل کننده از محتویات، وزن ، اندازه ، نوع یا مشخصات

فنی کالاها باشد.

۳- بارنامه باید حاکی از بارگیری کالا بر روی وسیله حمل باشد (ON BORD)

بانک ها اسناد حملی را قبول خواهند کرد که بنا به مورد مشخص شده باشد که کالا

ارسال تحویل شده برای حمل یا بارگیری شده باشد .

۳- بارنامه باید به حواله کرد شخص معینی باشد (TO THE ORDER OF)

معمولا بارنامه ها به حواله کرد بانک که یک طرف معامله است صادر می شود در حقیقت این بانک است که گیرنده کالا بوده و اختیار ظهنویسی بارنامه را در ازای انجام عملیات بانکی خواهد داشت در سایر موارد نیز بارنامه به حواله کرد شخص معینی صادر شود.

۴- نحوه پرداخت کرایه حمل (FREIGHT)

باید کاملا مشخص و بطور روشن در بارنامه تعیین شود . پرداخت کرایه حمل یکی از عوامل مهم و ویژگی های بارنامه می باشد که می بایست بطور واضح معین و در بارنامه به آن اشاره شود .

۵- تاریخ صدور بارنامه (DATE OF ISSUE)

نیز یکی از مهمترین ویژگی های بارنامه محسوب می شود . معمولا تاریخ بارنامه و سایر اسناد حمل باید پس از تاریخ گشایش اعتبار یا تاریخ ثبت سفارش باشد مگر آن که توافق دیگری صورت گرفته باشد .

انواع بارنامه های متداول در حمل و نقل

نوع بارنامه باتوجه به نوع وسیله مورد استفاده تعیین می شود به عبارت دیگر باتوجه به امکانات حمل کالاهای مختلف با انواع وسیله حمل بارنامه های مختلفی مورد استفاده قرار می گیرد که متداول ترین آن ها این شرح است :

OCEAN/MARINE BILL OF LADING

بارنامه دریائی

AIR WAY BILL

راه نامه هوایی: حمل با هواپیما

RAIL WAY BILL

راه نامه راه آهن : حمل با قطار

CMR /TRUCK WAY BILL

راه نامه زمینی : حمل با کامیون

TRUCK BILL OF LADING

بارنامه سراسری : حمل با کامیون، کشتی ، قطار

بارنامه حمل مرکب فیاتا: حمل با کامیون ، کشتی ، قطار

FIATA COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

فرق بارنامه و راه نامه

اگر سند حمل قابل انتقال بوده و به عنوان سند مالکیت محسوب گردد بارنامه نامیده می شود و اگر این ویژگی را نداشته باشد راه نامه نامیده می شود . اسناد حمل هواپیما و راه آهن و حمل با کامیون که CMR¹ می باشد راه نامه نامیده می شود . البته امروزه اصطلاح بارنامه را جهت حمل هوایی و راه آهن و کامیون هم بکار می برند .

حمل دریائی

حمل و نقل دریائی، به عنوان مهم ترین شکل و روش مبادلات بین المللی اساس حمل و نقل جهان را تشکیل می دهد . بجز کشورهایی که با مرز زمینی از هم جدا شده اند تجارت بین اکثر کشورها از آبراه های دریائی صورت می گیرد . تجارت از طریق دریا به لحاظ حجم بسیار بالای جابجائی کالا و همچنین بدلیل صرفه اقتصادی، از دیرباز به عنوان موثرترین عامل حمل کالا مورد توجه تجاوز و بازرگانان و دولت ها بوده است . سهم مبادلات دریایی ایران در کل مبادلات خارجی کشور بالغ بر ۷۵ درصد می باشد البته سهم مبادلات نفتی حدودا ۱۰۰ درصد است .

انواع کشتی ها

از نظر مسیر حمل

¹ CMR : Convention for the International carriage (merchandises) of goods by road

کشتی ها را می توان به دو گروه اصلی زیر طبقه بندی کرد :

کشتی های لاینر (خطوط منظم)

این کشتی ها تحت ضوابط خاصی، در خطوط معین و با برنامه منظم فعالیت می کنند.

کشتی های ترامپ (مسیرهای نامنظم)

این کشتی ها در مسیر منظمی فعالیت نمی کنند و محموله را بهر نقطه ای که ساحل کالا بخواهد حمل می کنند .

از نظر نوع ساخت

امروزه برای حمل و نقل کالاهای مختلف کشتی ها را طوری طراحی می کنند که حمل کالا با حداکثر سهولت انجام یابد . برخی از انواع کشتی ها بشرح زیر است :

کشتی های کالای عمومی یا جنرال کارگو (GEERAL BULK CARGO)

این کشتی ها طوری ساخته شده که برای حمل و نقل کالاهای گوناگون می تواند مورد استفاده قرار گیرد . معمولاً کالاها در این نوع کشتی ها بصورت بسته بندی شده حمل می شود و ظرفیت حمل آن ها به حدود ۱۵۰۰۰ تن بالغ می گردد .

کشتی های فله بر مخصوص (SPECIAL BULK CARRIER)

طراحی این نوع کشتی ها به ترتیبی است که فقط یک یا دو نوع محموله را می توانند حمل کنند مانند کشتی های مخصوص حمل شکر یا گندم یا سنگ های معدنی . اغلب این کشتی ها دارای وسایل خاص بارگیری و تخلیه هستند . مثلاً در کشتی هایی که برای حمل گندم یا نظیر آن ساخته شده است . دستگاه هائی تعبیه شده که می توانند محمولات بارگیری شده را مستقیماً به انبارهای کشتی بارگیری یا از آن ها تخلیه نمایند .

کشتی های O.B.O (ORE سنگ معدنی – BULK فله – OIL نفت)

این کشتی ها می توانند در عین حال چند محموله متفاوت را حمل کنند و بخاطر آن ساخته شده اند که در سفر برگشت بدون بار نباشند . این نوع کشتی ضمن این که نفت و سنگ معدنی حمل می کنند، می توانند انواع مختلف محمولات فله را نیز حمل کنند .

کشتی های تانکر نفت

کشتی های تانکر نفت ، همچنان که از نامشان پیداست جهت حمل نفت و محمولات نفتی ساخته شده اند . سرعت بارگیری و تخلیه در این کشتی ها به علت بکار بردن پمپ، از کشتی های دیگر سریع تر است . امروزه حجم بسیار زیادی از ظرفیت کشتی های جهان را این تانکرها تشکیل می دهند .

کشتی های کانتینربر

کانتینر محفظه ای است فولادی یا آلومینیومی که جهت حمل محصولات مختلف به شکل استاندارد شده بکار گرفته می شود . امروزه کانتینر توانسته است هم به جهت سهولت حمل و نقل و هم به جهت محافظت کالا و هم به لحاظ اقتصادی ، انقلابی در روش های حمل و نقل کالا ایجاد نماید . این مزایا به ویژه در حمل یکسره چشمگیر است . در حمل یکسره شرکت حمل کننده محموله را از فرستنده در مبدا (کارخانه یا انبار) تحویل گرفته و در مقصد به گیرنده کالا تحویل می دهد . این روش اصطلاحاً Door to Door نامیده می شود . از امتیازات دیگر کانتینر آن است که می توان آن را با هریک از وسائل نقلیه اعم از کشتی کامیون یا راه آهن و حتی هواپیما حمل نمود .

در حمل بار بطریق سنتی ، محموله به دفعات دست به دست می شود و در هریک از این مراحل امکان معطلی و تاخیر و خسارت ، اجتناب ناپذیر است . در حالی که در حمل یکسره با کانتینر این عوارض بسیار تقلیل یافته و ناچیز است .

برای کمک به استفاده از کانتینر در سطح جهانی سازمان جهانی استاندارد ISO¹ ابعاد کانتینر را $۸ \times ۸ \times ۲۰$ و $۸ \times ۸ \times ۳۰$ و $۸ \times ۸ \times ۴۰$ فوت تعیین کرده است که می توانند به ترتیب ۲۰، ۳۰، ۴۰ تن کالا را در خود جای دهند .

کانتینرها از لحاظ کاربرد نیز انواع مختلف دارد که اهم آن ها کانتینر مخصوص حمل کالاهای بسته بندی شده سبک و سنگین کانتینر یخچالی برای محمولات فاسد شدنی کانتینر روباز که از سقف نیز قابلیت بارگیری و تخلیه دارد و کانتینر ویژه کالاهای فله می باشد .

معمولا کانتینر پس از تخلیه برای بارگیری مجدد مورد استفاده قرار می گیرد ولی در صورت عدم استفاده به صورت خالی به مبدا برگشت داده می شود .

کشتی های رو – رو ROLL ON / ROLL OFF VESSEL- RO/RO VESSEL

کشتی رو – رو مجهز به سکوی مخصوص در قسمت پهلو یا جلو یا عقب می باشد وسایل نقلیه حامل بار و مسافر می توانند مستقیما از این کشتی ها وارد یا خارج شوند. کشتی رو – رو معمولا دارای طبقات مختلف و متحرک هستند تا از فضای آن حداکثر استفاده به عمل آید . ارتباط این طبقات با آسانسورهای مخصوص یا سطح شیبدار به عمل می آید .

کالاهایی که کشتی های رو – رو حمل می کنند عبارتند از :

¹ International Standard Organization

- محمولاتی که مستقلاً می توانند بارگیری و تخلیه شوند مانند کانتینرهای مستقر بر روی تریلر خودروهای سبک و سنگین نظیر اتومبیل سواری ، وانت، کامیون ، اتوبوس

- محمولاتی که با استفاده از تجهیزات ویژه جابجا می شوند مانند کانتینر، کالاهای سنگین وزن و کالاهای پالت شده

- مسافرانی که معمولاً با اتومبیل خود سفر می کنند به این ترتیب این نوع کشتی ها می توانند نقش پل ارتباطی میان کشورها را ایفاء نمایند .

بارنامه دریائی^۱

بارنامه دریائی دارای سه نقش محوری زیر است :

- ۱- رسیدی است که از سوی متصدی حمل دریائی برای کالا صادر می شود .
- ۲- مدرک درجه اولی حاکی از قرارداد حمل با کشتی است که دربرگیرنده شرایط حمل متصدی حمل و نقل دریائی به نحو مندرج در ظهر بارنامه می باشد و می تواند به معنای حمل فیزیکی یا تحویل برای حمل تلقی شود .

^۱ طبق قانون دریایی ایران بارنامه سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید شده و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء می گردد و به موجب آن تعهد می شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود .

طبق قانون دریایی ایران بارنامه در چهارنسخه صادر می گردد:

- نسخه اول : برای فرستنده بار
- نسخه دوم : برای گیرنده کالا
- نسخه سوم : برای فرمانده کشتی
- نسخه چهارم : برای مالک کشتی

۳- سند مالکیت کالا و قابل انتقال می باشد مگر آن که در متن آن قید شده باشد غیرقابل انتقال است .

بارنامه دریائی معمولاً در چند نسخه که ۲ یا ۳ نسخه آن اصل است صادر می شود . بقیه کپی و غیرقابل انتقال است . تعداد نسخ اصلی باید بطور مکتوب در بارنامه ذکر شود و تحویل هریک از نسخ اصلی به منزله بی اعتبار شدن دیگر نسخ اصلی می باشد .

انواع بارنامه دریایی

بارنامه برحسب آن که توسط متصدی حمل (CARRIER) یا کارگزار حمل (FORWARDER) صادر شود یا برحسب نوع وسیله حمل شکل های مختلف دارد که در حمل و نقل دریایی می توان به موارد زیر اشاره کرد :

۱- بارنامه حمل سراسری (THROUGH BILL OF LADING)^۱

این بارنامه ها دارای شروط چاپ شده ای هستند و برای حمل سرتاسری یا قراردادی برمبنای شرایط خطوط کشتیرانی منظم صادر می شوند .

۲- بارنامه حمل و نقل مرکب (MULTIMODAL TRANSPORT B/L)^۲

در بارنامه حمل مرکب ، کارگزار (FORWARDER) مسئولیت حمل زمینی و دریائی را عهده دار است . درواقع تحقق خدمات DOOR TO DOOR توسط فرم متحدالشکل تهیه

^۱ حمل و نقل سراسری انتقال کالا از کشوری به کشور دیگر با یک وسیله حمل و بدون تغییر نوع وسیله حمل از مبدا تا مقصد نهایی است .

^۲ حمل و نقل مرکب انتقال کالا از کشوری به کشور دیگر حداقل با دو شیوه حمل است .

شده توسط فدراسیون بین المللی کارگزاران FIATA که به تأیید اتاق بازرگانی بین المللی هم رسیده است استفاده می شود .

۳- بارنامه هایی که به پشت سفید یا فرم خلاصه معروف هستند :

(BLANK BACK BILL OF LADING)

(SEA WAY BILL)

۴- راه نامه دریائی

مدرکی غیرقابل انتقال است و برای تحویل کالا به شخصی که نامش در راه نامه ذکر گردیده صادر می شود .

۴- بارنامه هایی که با شکلی استاندارد به عنوان بارنامه دولتی صادر می شود

(GOVERNMENT BILL OF LADING)

فرق بین بارنامه سراسری و بارنامه حمل مرکب

بارنامه سراسری توسط متصدی حمل (CARRIER) صادر می شود و صادر کننده بارنامه مسئولیت هر دو طرف حمل را به عهده می گیرد . به همراه بارنامه اصلی چند بارنامه محلی وجود دارد که حمل کننده اصلی به عنوان تحویل گیرنده یا تحویل دهنده در هر طرف ترانزیت ایفای نقش می کند . بارنامه حمل مرکب توسط کارگزار حمل FORWARDER صادر شده و مسئولیت حمل زمینی و دریائی به عهده اوست . در واقع کارگزاران حمل در این مورد برنامه ریزی حمل را از ابتدا تا انتها به عهده خواهند داشت .

نحوه صدور بارنامه دریائی

هم چنان که قبلاً آمده است دو ویژگی عمده ماهوی بارنامه عبارتست از دلالت بر رسید کالا و سند مالکیت کالا . از نظر شکلی بارنامه حاوی مشخصات کالا بنادر بارگیری و

تخلیه و موارد دیگری است که ایجاب می نماید برای صدور بارنامه اقداماتی قبل از بارگیری در حین بارگیری کالا بر روی کشتی و بعد از آن صورت گیرد .

الف) اقدامات قبل از بارگیری کالا

۱- توافق جهت حمل کالا بین صاحب کالا و متصدی حمل و نقل (قرارداد حمل)

۲- دستور حمل کتبی فرستنده کالا SHIPPING ORDER

این دستور باید حاوی کلیه اطلاعات مربوط به بار و مقصد و گیرنده و فرستنده باشد.

۳- اسناد و مدارک و گواهینامه های لازم طبق عرف محلی مبنی بر مجاز بودن حمل

کالا (از قبیل جواز گمرک و غیره که باید توسط فرستنده کالا ارائه شود)

۴- تحویل کالا به متصدی حمل و نقل باتوجه به شرایط حمل . شرایط می تواند

توافق بین خریدار و فروشنده باشد که عمدتاً عبارتند از :

۴-۱) FULL LINER TERMS حمل کالا و عملیات تخلیه و بارگیری به عهده متصدی

حمل می باشد در این حالت صاحب کالا آن را در محل رسید انبار یا رسید فرمانده دریافت می کند .

۴-۲) FREE IN – LINER OUT عملیات بارگیری به عهده صاحب کالا و تخلیه آن به

عهده حمل کننده است . در این حالت صاحب کالا با تحویل آن بر روی کشتی رسید فرمانده دریافت می کند .

۴-۳) LINER IN – FREE OUT عملیات بارگیری به عهده متصدی حمل و تخلیه آن

به عهده صاحب کالا است . در این حالت با تحویل کالا در محل مورد توافق رسید لازم به صاحب کالا داده می شود .

۴-۴) FREE IN – FREE OUT عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر مبدا و مقصد به عهده صاحب کالا می باشد .

۴-۵) STOWAGE بارچینی و باربندی کالا در کشتی

ب) اقدامات در مرحله بارگیری کالا

۱- فراهم نمودن وسایل و نیروی انسانی مناسب جهت عملیات بارگیری که در بنادر مختلف با توجه به مقررات آن ها متفاوت است .

۲- بارشماری کالا در زمان بارگیری TALLYIN : این اقدام اساسی ترین رکن تحویل و تحول کالا را با متصدی حمل و نقل تشکیل می دهد . زیرا علاوه بر آن که تبادل اوراق بار شماری رسید مقدماتی تحویل و تحول کالا می باشد بارشماری و بارنویسی موجب می گردد چنان چه عیوب ظاهری در بسته بندی و وضعیت کالا وجود داشته باشد یا در تعداد آن مغایرتی باشد مشخص گردد . در اسناد بعدی (بارنامه ، رسید فرمانده) قید شود .

۳- بارچینی کالا در محل مناسب تعیین شده در کشتی که آن هم باتوجه به شرایط قرارداد حمل به عهده طرفی است که توافق شده است .

ج) اقدامات بعد از بارگیری کالا

۱- پس از اتمام بارگیری کلیه مدارک مربوط به آن از جمله اوراق بارشماری و رسید فرمانده یا افسر اول کشتی که اصطلاحاً MASTER RECEIPT نامیده می شود مورد رسیدگی قرار می گیرد .

۲- اوراق بارشماری با دستور حمل و سایر اظهارات کتبی صاحب کالا به دقت انطباق داده می شود تا در صورت وجود مغایرت مراتب در اسنادی که بعدا صادر می شود (به ویژه بارنامه) قید گردد.

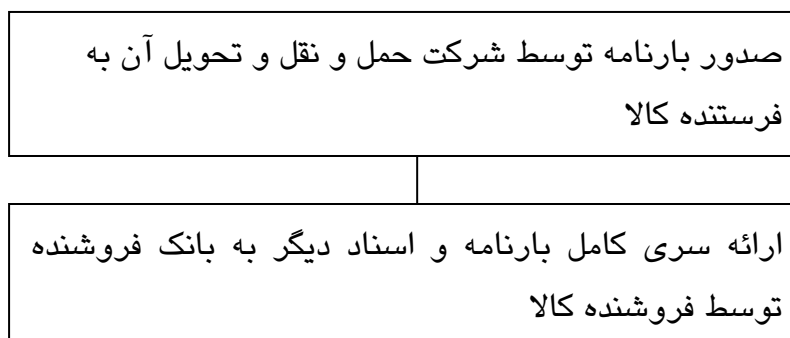
۳- تنظیم فهرست کل کالا یا مانیفست MANIFEST که بر مبنای اوراق بارشماری رسید افسر اول کشتی و دستور حمل کتبی تنظیم می شود .

۴- تکمیل فرم بارنامه - یا بررسی و تطبیق اسناد و مدارک فوق متصدی تنظیم بارنامه فرم مخصوص بارنامه را تکمیل و با قید شماره ردیف فهرست کل بار MANIFEST در محل شماره بارنامه نسبت به تعیین شماره بارنامه اقدام می کند .

۵- پس از تکمیل بارنامه فرمانده کشتی آن را مهر و امضاء می کند و بارنامه صادر و معتبر خواهد بود .

باتوجه به این که متصدی حمل و نقل اعم است از موسسه حمل و فرمانده کشتی و چون اخذ امضاء از فرمانده کشتی برای صاحبان کالا موجب بروز مشکلاتی می گردد شخص مسئول در موسسه حمل و نقل (کشتیرانی یا موسسه حمل و نقل) نسبت به امضای بارنامه و ممهور نمودن آن اقدام می کند .

گردش بارنامه از هنگامی که صادر می شود تا ترخیص کالا از گمرک به شرح زیر است:





متصدی حمل و نقل / حمل کننده CARRIER

متصدی حمل و نقل شخصی است (اعم از حقیقی یا حقوقی) که در مقابل کارمزد یا اجرت ، حمل مسافر یا کالا را از محلی به محل دیگر با وسیله حمل شخصی برعهده می گیرد .

متصدیان حمل و نقل غالباً به صورت موسسات بنگاه ها یا شرکت های حمل و نقل به فعالیت اشتغال دارند.

متصدیان حمل و نقل ضمن انعقاد قرارداد نسبت به حمل اشخاص یا کالا از طریق دریا ، هوا یا زمین در داخل یک کشور یا بین کشورها مبادرت می نمایند. این قرارداد که به شیوه حمل و نقل معین ارتباط پیدا می کند در مورد بار معمولاً عنوان بارنامه به معنای عام کلمه داشته و در مورد مسافر بلیط مسافرت خوانده می شود .

کارگزار حمل و نقل / نماینده حمل و نقل FORWARDER

شخصی است حقیقی یا حقوقی که در مقابل اجرت یا کارمزد ترتیبات حمل و نقل کالا را از یک کشور به کشور دیگر فراهم می آورد. واسطه های حمل و نقل یا فورواردها که اغلب به صورت موسسه بنگاه یا شرکت به فعالیت اشتغال دارند براساس دستور فرستنده یا ارسال کننده کالا یا گیرنده آن ترتیبات حمل و نقل کالا را به مقصد از طریق دریا، هوا و زمین و در صورت لزوم مجموعه ای از این روش ها می دهند.

فورواردها در واقع کالا را از فرستنده تحویل گرفته و نهایتاً تحویل خریدار می دهند.

در این مسیر وظائف از قبیل: ۱- مشاوره با فرستنده یا گیرنده؛ ۲- جمع آوری کالا؛ ۳- ترخیص کالا در مبدأ؛ ۴- انعقاد قرارداد حمل با متصدی یا متصدیان حمل و نقل و گرفتن جا؛ ۵- اعلام وضعیت کالا؛ ۶- اخذ مدارک لازم از متصدیان حمل و نقل و گرفتن تحویل کالا به گمرک مقصد؛ ۷- دریافت قبوض انبار یا رسید کالا از گمرک و تحویل آن به گیرنده؛ ۸- ترخیص در مقصد در صورت توافق بر آن؛ ۹- تهیه و تنظیم مدارک لازم برای استفاده از پوشش بیمه در صورت بروز خسارت و... را برعهده دارند.

ترانس شپیمنت TRANSSHIPMENT

انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر ترانشیپمنت نامیده می شود. این امر بیش تر در حمل و نقل مرکب رایج است. جریان انتقال معمولاً با تخلیه و بارگیری مجدد همراه است.

پارت شپیمنت PARTSHIPMENT

چنان چه حمل به دفعات کالای مربوط به یک اعتبار را با عبارت PARTSHIPMENT بیان می کنند . مجاز بودن این امر توسط خریدار اعلام می شود .

بارنامه دریائی و بانک

بارنامه به عنوان مهمترین سند حمل از اسنادی است که بانک ها معمولاً با توجه به آن و انطباق مفاد آن با شرایط اعتبار نسبت به پرداخت پول فروشنده اقدام می کنند. بنابراین لازم است که تمام موارد مندرج در آن با الزامات شرایط اعتبار هماهنگ باشد . در غیر اینصورت بانک از پذیرش آن خودداری و از پرداخت پول ممانعت به عمل خواهد آورد .

براساس مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی :

۱- بانک ها مدارکی که دال بر پرداخت کرایه یا دیگر هزینه ها هنگام تحویل باشد قبول خواهند کرد مشروط بر آن که مغایر و ناقص سایر اسناد ارائه شده طبق اعتبارات اسنادی نباشد .

۲- مهرهایی که مبین تقبل هزینه های اضافی باشد از سوی بانک پذیرفته می شود مگر آن که مغایر شرایط اعتبار باشد .

۳- چنان چه در شرایط اعتبار اجازه داده شده باشد بانک جمله هایی نظیر « فرستنده کالا را بارگیری و شمارش نمود » یا « فرستنده کالا اعلام داشت بسته ها حاوی ... است » SAID TO CONTAIN را قبول خواهد نمود .

۴- بانک بارنامه را در موارد زیر رد خواهد کرد مگر این که صراحتاً در شرایط

اعتبار مجاز شمرده شود .

۴-۱) بارنامه ای که وسیله کارگزار صادر شده باشد مگر آن که کارگزار خود به عنوان

حمل کننده یا نماینده یک حمل کننده معین عمل کند .

۴-۲) بارنامه ای که مبین ارسال کالا با کشتی بادبانی باشد .

۴-۳) بارنامه ای که تحت شرایط اجاره کشتی CHARTER PARTY صادر شده

است .

۵- بانک بارنامه را در موارد زیر قبول خواهد کرد مگر این که در شرایط اعتبار به نحو

دیگری بیان شده باشد :

۵-۱) بارنامه سراسری که حاوی حمل در چند مسیر باشد .

۵-۲) بارنامه خلاصه شده به شرطی که دارای جمله هایی مبین شرایط حمل کالا باشد .

۵-۳) بارنامه ای که برای بارهای یونیزه صادر شده باشد مثل کانتینر و پالت .

۶- بارنامه باید مبین بارگیری کالا بر روی کشتی مشخص باشد مگر این که در متن

شرایط اعتبار تحویل کالا برای حمل با هر کشتی مجاز شمرده شود .

۷ - تاریخ بارنامه ای که حاوی کلمه های چون (بر روی کشتی بارگیری شد

SHIPPED ON) یا (LOADED ON BOARD) بر روی کشتی حمل شد

BOARD) باشد به وسیله متصدی حمل یا نماینده وی امضا و مهر شود به عنوان تاریخ

بارگیری پذیرفته خواهد شد .

۸- حمل کالا از یک کشتی به کشتی دیگر مجاز است مگر در شرایط اعتبار ممنوع شده

باشد .

۹- بارنامه ای که متن آن به متصدی حمل اجازه حمل کالا از یک کشتی به کشتی دیگر را بدهد مورد قبول بانک قرار خواهد گرفت اگر چه در متن شرایط اعتبار این امر ممنوع شده باشد .

۱۰- بارنامه ای که مبین بارگیری کالا روی عرضه کشتی باشد از سوی بانک رد خواهد شد مگر آن که در شرایط اعتبار پذیرش آن صراحتاً مجاز شده باشد .

۱۱- بان که بارنامه حمل مرکب را در صورتی که در شرایط اعتبار مجاز شمرده شده باشد یا در شرایط اعتبار فرم اسناد حمل صراحتاً مشخص شده باشد خواهند پذیرفت .

۱۲ - بانک ها مدارک دیگری که ارائه آن ها لازم شمرده شده باشد مانند دستور تحویل رسید انبار و غیره را قبول خواهند کرد، مگر این که این امر در شرایط اعتبار منع شده باشد .

۱۳- حمل در چند مرحله PARTIAL SHIPMENT مجاز است مگر در شرایط اعتبار ممنوع شده باشد .

۱۴ - اگر بارنامه صادره مبین تاریخ های متفاوت بارگیری برای اقلام مختلف بار باشد بانک این سند را به عنوان حمل در چند مرحله فرض نخواهد کرد و به جای آن اصطلاحاتی چون عزیمت کالا DEPARTURE و ارسال DISPATCH که در دریانوردی (SAILING) برای بیان آخرین تاریخ حمل بکار می رود مترادف حمل کالا تلقی خواهد شد .

۱۵- بانک ها سررسید اعتبار و سررسید حمل با تاریخ بارنامه را کنترل خواهد کرد. اگر در شرایط اعتبار علاوه بر تعیین سررسید برای ارائه اسناد به بانک تاریخ دیگری به عنوان آخرین تاریخ حمل LASTEST SHIPPING DATE قید شده باشد بدیهی است

که در این صورت آخرین تاریخ صدور بارنامه لازم الرعایا می باشد . در غیر اینصورت بانک از پذیرش بارنامه ای که ۲۱ روز از تاریخ صدور آن گذشته باشد امتناع خواهد کرد.

۱۶- بانک ها ، تطبیق عنوان بارنامه با نوع ذکر شده در شرایط اعتبار را کنترل خواهند کرد .

حمل و نقل زمینی

بعد از حمل و نقل دریائی که عمده ترین و مهمترین شیوه جابجایی کالا در سطح بین المللی است حمل و نقل زمینی در درجه بعدی قرار گرفته است . به ویژه برای کشورهای که به دریا دسترسی ندارند، تنها طریقه حمل و نقل بشمار می آید . اصولا حمل و نقل زمینی به سه دسته حمل و نقل جاده ای ، حمل و نقل مرکب و حمل و نقل بار راه آهن تقسیم می گردد .

حمل و نقل جاده ای

به طور کلی نوع بارنامه باتوجه به نوع وسیله مورد استفاده برای حمل و نقل تعیین می شود به عبارت دیگر باتوجه به امکان حمل کالاهای مختلف با انواع وسیله حمل بارنامه های گوناگون مورد استفاده قرار می گیرد که متداول ترین آن ها در حمل و نقل جاده ای به شرح زیر می باشد .

الف - بارنامه های سراسری THROUGH B/ L

ب - راه نامه کامیون CMR

ج - بارنامه حمل مرکب فیاتا FIATA COMBINED TRANSPORT B/L

الف - بارنامه سراسری Through B/L^۱

بارنامه سراسری یکی از قدیمی ترین انواع بارنامه های حمل می باشد ویژگی های

بارنامه سراسری به شرح زیر است :

۱- حاکی از بارگیری کالا روی وسیله حمل می باشد .

۲- بدون قید و شرط است .

۳- حاکی از نحوه پرداخت کرایه حمل می باشد .

۴- در نسخ کامل (سه نسخه) صادر می شود .

۵- تاریخ صدور بارنامه مشخص است .

۶- سندی قابل معامله است .

حدود مسئولیت های صادر کننده این نوع بارنامه با توجه به شرایطی است که در ظهر

آن چه چاپ می رسد .

ب - راه نامه کامیون یا CMR

راه نامه کامیون سندی است که فقط جهت حمل کالا با کامیون مورد استفاده قرار گرفته

و مخصوص متصدیان حمل می باشد . این سند تحت مقررات کنوانسیون CMR یا

مقررات بین المللی حمل کالا از طریق جاده صادر می گردد و حدود مسئولیت های

متصدیان حمل و نقل جاده ای را مشخص می نماید .

¹ چنان چه که با یک وسیله حمل و بدون تغییر نوع وسیله ، از مبدا تا مقصد نهایی حمل شود حمل و نقل

سراسری خواهد بود . در صورتی که کالا در مسیر حمل تخلیه و بارگیری شود ولی نوع وسیله حمل تغییر نکند

صدور بارنامه سراسری بلامانع می باشد .

مهمترین ویژگی های این راه نامه به شرح ذیل می باشد :

- ۱- سندی غیرقابل معامله است
 - ۲- تاریخ حمل و تاریخ صدور در آن مشخص شده است
 - ۳- حاوی نام و نشانی حمل کننده است
 - ۴- حاوی نام و نشانی فرستنده کالا است
 - ۵- مبدا حمل و مقصد کالا در آن مشخص می باشد
 - ۶- نام و نشانی گیرنده کالا را مشخص می کند
 - ۷- وزن ، ابعاد، بسته بندی ، تعداد و علائم کالا در آن مشخص شده است
 - ۸- هزینه های مربوط به حمل ، گمرک و غیره در آن تعیین شده است
 - ۹- مجاز یا غیرمجاز بودن ترانس شیپمنت در آن قید شده است
- لازم به یادآوری است که دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۷ هجری شمسی عضو این کنوانسیون شده است .

ج - بارنامه حمل مرکب فیاتا (FIATA COMBINED TRANSPORT B/L) (FBL)^۱

فدراسیون بین المللی اتحادیه های کارگزاران (فیاتا) در خصوص متحدالشکل و یکنواخت کردن اسناد حمل مورد استفاده متصدیان حمل و نقل اقدام نموده است . یکی از مهمترین

^۱ چنان چه کالا در مسیر حمل حداقل با دو نوع شیوه حمل ، حمل گردد یا نوع وسیله تغییر یابد، حمل و نقل مرکب خواهد بود .

این اسناد بارنامه حمل مرکب فیاتا است که سند حمل سراسری جهت شرکت های حمل کننده می باشد .

این بارنامه که توسط کارگزاران صادر می شود در حمل با کامیون ، کشتی ، قطار و هواپیما استفاده شده و مورد قبول بانک ها می باشد .

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران نیز رعایت این مقررات را از تاریخ ۱۳۶۳/۷/۹ برای کلیه بانک ها الزامی دانسته است .

خصوصیات بارنامه حمل مرکب فیاتا

- ۱- سندی بهادار و قابل معامله است
- ۲- به تایید اتاق بازرگانی بین المللی رسیده است
- ۳- منطبق با مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی اتاق بازرگانی بین المللی که مورد قبول کلیه
- ۴- صادر کننده بارنامه FBL با صدور این بارنامه نه تنها خود مسئولیت تحویل کالا به گیرنده را به عهده می گیرد بلکه مسئولیت هر نوع عملکرد ناصحیح و خلاف حمل کننده اصلی و عوامل موثر در حمل را نیز تقبل می نماید .
- ۵- در حمل مرکب ، بکارگیری انواع مختلف وسایل حمل ، از قبیل کامیون، کشتی ، قطار و هواپیما مورد استفاده قرار می گیرد .

۶- می تواند به حواله کرد صادر شود

۷- منحصرأ توسط کارگزاران مجاز فیاتا صادر می شود

گردش بارنامه زمینی

مراحل مختلف گردش بارنامه از لحظه صدور تا ترخیص کالا در شرایط اعتبار اسنادی به شرح

ذیل است :



حمل و نقل به وسیله راه آهن

حمل بار به وسیله راه آهن از سه مبدا ورودی کشور (مرزهای ایران و پاکستان ، ایران

و شوروی و ایران و ترکیه) است . از طریق دو مرز آبی بندر امام خمینی و بندر

خرمشهر نیز صورت می گیرد . در این دو بندر، حمل با راه آهن ، پس از انجام تشریفات گمرکی یاساوانی¹ ، به مقاصد داخلی یا گمرکات ثانوی، با امکانات راه آهن کشور و شرایط و مقررات تعرفه داخلی صورت می گیرد .

در سه مبدا ورودی (میرجاوه - جلفا - رازی) باتوجه به مقررات حاکم بر قرارداد حمل خاص این سه مسیر حمل و نقل صورت می گیرد . به غیر از محمولات خرده بار، اکثر محصولات به صورت واگن دربست تلقی شده و صاحب کالا سند حمل یعنی « راه نامه واگن » را تنظیم و عین واگن دربست را با راه نامه واگن، تحویل راه آهن می نماید، تا در مقصد توسط گیرنده دریافت گردد . مسئولیت کلیه مطالب اظهار شده در راه نامه واگن به عهده فرستنده بوده و راه آهن هیچ گونه مسئولیتی را در قبال درست یا نادرست بودن مطالب عنوان شده نمی پذیرد. راه نامه واگن، در حمل به وسیله راه آهن براساس مقررات متحدالشکل قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا به وسیله راه آهن RU/CM حاوی اطلاعات ذیل می باشد :

- نام و آدرس فرستنده
- تعیین ایستگاه مقصد، نام و آدرس گیرنده
- وزن کالا
- تعداد بسته ها و مشخصات بسته بندی
- شماره واگن

¹ پاساوان یا ترانزیت به تشریفات گمرکی که کالا را از یک گمرک به گمرک دیگر هدایت و ارسال می کند، اطلاق می شود .

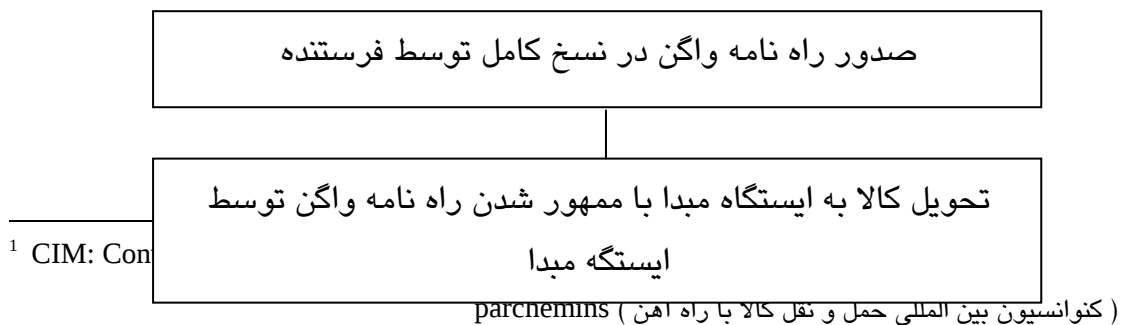
- ذکر جزئیات اوراق گمرکی و مراجع اداری به صورت ضمیمه
- نام و آدرس گیرنده کالا
- مسیر

انواع مختلف راه نامه واگن

- در حمل بازار اروپا به ایران از خاک ترکیه راه نامه CIM^۱
- در حمل بازار خاورمیانه به ایران راه نامه CMO^۲
- در حمل بار از کشورهای بلوک شرق و تراقریت در خاکم اتحاد جماهیر شوروی سابق SMGS^۳
- در حمل بار از شوروی به ایران ، راه نامه دو زبانه راه آهن های ایران و شوروی
- در حمل بار از پاکستان به ایران (ایستگاه زاهدان) راه نامه راه آهن های ایران و پاکستان

گردش راه نامه راه آهن

مراحل مختلف گردش راه نامه راه آهن از موقع صدور تا تحویل کالا به شرح ذیل است:

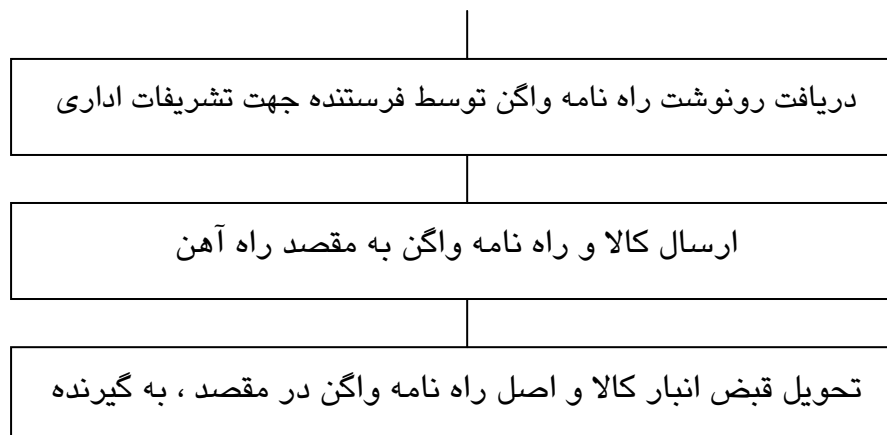


^۱ CIM: Con

(کنوانسیون بین المللی حمل و نقل کالا با راه آهن) parcnemins

^۲ CMO: Chemins deferds Moyen Orient راه آهن خاور میانه

^۳ (مخفف عبارت روسی : موافقت نامه حمل و نقل کالا با راه آهن) SMGS



حمل و نقل هوایی

حمل کالا با هواپیما، درصد بسیار پائینی از حمل و نقل کشور ما را تشکیل می دهد و معمولاً بارهای سبک و با قیمت بالا یا بارهای فاسدشدنی با ارزش، به وسیله هواپیما حمل می گردد . البته باید توجه داشت باتوسعه صنعت هواپیمایی و بخاطر سرعت عمل زیاد ان حمل هوایی بتدریج ارزش بیش تری در حمل و نقل کالا بدست می آورد .

راه نامه هوایی

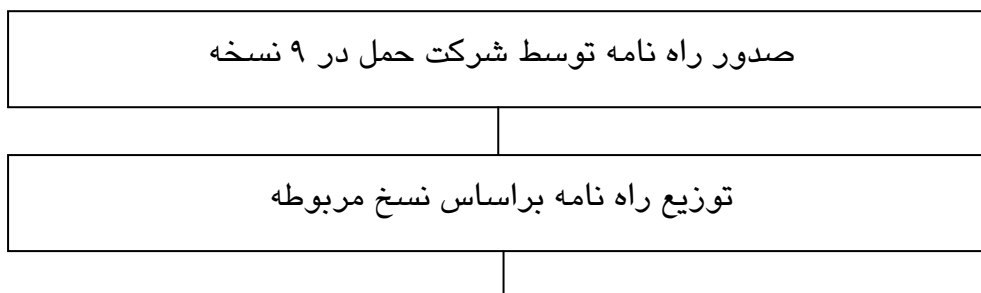
یاتا (انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی IATA)¹ تعریف مشخصی از راه نامه هوایی به عمل نیاورده و فقط شکل آن را مشخص کرده است . برای هر محموله یک راه نامه هوای صادر می گردد . صدور راه نامه هوایی دال بر انعقاد قرارداد قبول کالا و شرایط حمل و نقل می باشد . مطابق مقررات انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی راه نامه هوایی در سه نسخه اصلی و شش نسخه کپی به شرح زیر صادر می گردد :

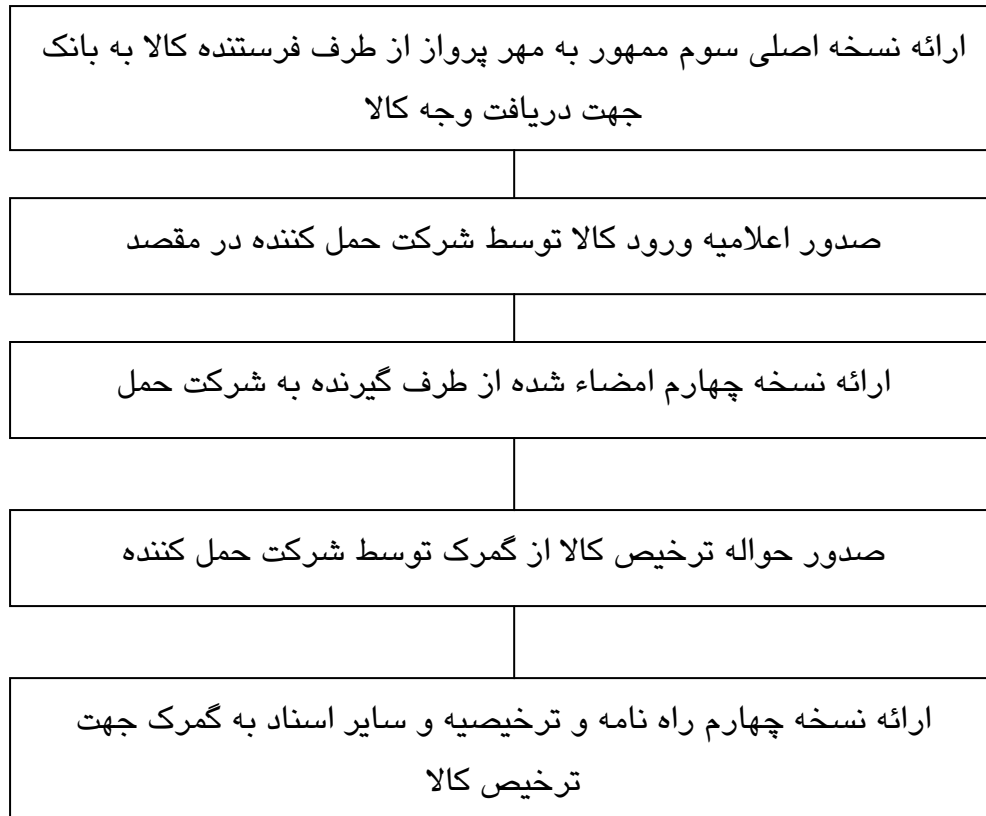
¹ IATA : International AIR transport Association

- **نسخه اصلی اول - سبز :** این نسخه برای شرکت صادر کننده راه نامه که بار را نیز حمل می کند صادر می شود . این نسخه نشان دهنده انعقاد قرارداد حمل بین فرستنده و حمل کننده می باشد .
- **نسخه اصلی دوم - صورتی :** برای گیرنده کالا است که به همراه کالا برای وی ارسال می شود .
- **نسخه اصلی سوم - آبی :** برای فرستنده کالا است و نمایانگر تحویل کالا به متصدی حمل می باشد .
- **نسخه کپی چهارم - زرد :** رسید تحویل کالا است که به گیرنده کالا ارائه و پس از امضاء وی به آخرین حمل کننده داده می شود .
- **نسخه کپی پنجم - سفید :** برای فرودگاه مقصد است
- **نسخه کپی ششم - سفید :** برای حمل کننده سوم است
- **نسخه کپی هفتم - سفید :** برای حمل کننده دوم است
- **نسخه کپی هشتم - سفید :** برای حمل کننده اول است
- **نسخه کپی نهم - سفید :** برای بایگانی آژانس صادر کننده است

گردش راه نامه هوایی

گردش راه نامه هوایی از موقع صدور تا تحویل کالا به شرح زیر می باشد :





حمل و نقل چند وجهی Multimodal TRANSPORT

به انتقال کالا از کشوری به کشور دیگر حداقل با دو شیوه حمل ولی تحت قرارداد و

مسئولیت واحد؛ حمل و نقل چندوجهی می گویند.

متصدی حمل و نقل چهاروجهی ¹MTO نامیده می شود که راسا یا از طریق نماینده خود

ضمن انعقاد قرارداد حمل چندوجهی مسئولیت حمل را در تمام مسیر برعهده دارد .

کنوانسیون های حمل و نقل

چون در این فصل به برخی از کنوانسیون های حمل و نقل اشاره شده است جهت آشنایی

بیش تر به ذکر آن ها بطور مختصر اشاره می شود .

۱ – کنوانسیون CMR

¹ Multimodal Transport Operator

این کنوانسیون جهت تامین منافع و حقوق دست اندر کاران حمل و نقل جاده ای و یکنواخت کردن شرایط حاکم برقرار داد حمل و نقل بین المللی ایجاد شده است این کنوانسیون صرفاً به منظور حمایت از شرکت های حمل و نقل و پوشش مسئولیت های حمل کنندگان در کشورها به وجود آمد و بتدریج کشورهای ذینفع بدان ملحق شدند . در این کنوانسیون پیش بینی شده که چنانچه یکی از کشورهای مبادی یا مقاصد حمل ، عضو کنوانسیون باشند . مقررات در مورد کشور غیرعضو نیز حاکم و معتبر است . کنوانسیون سی ام آر ، ناظر بر مسئولیت حمل کالا و عمدتاً جهت پوشش بیمه ای مسئولیت شرکت های حمل کننده ، در قبال خطر حمل ، تدوین شده است .

برخی نکات مهم کنوانسیون CMR

- چنانچه محموله در کامیون بارگیری و کامیون قمستی از مسیر را به وسیله کشتی طی نماید به طوری که محموله از کامیون تخلیه نشود مشمول استفاده از مزایای این کنوانسیون خواهد بود .
- حمل اثاثیه منزل و محمولات پستی و حمل جنازه مشمول سی ام آر نمی شود .
- صدور راه نامه سم ام آر، مکمل قرارداد حمل است
- راه نامه سی ام آر، از جمله اسناد غیرقابل انتقال می باشد
- قرارداد حمل با تنظیم راه نامه سی ام آر، تایید خواهد شد و با قبول مفاد آن، سایر شروط مغایر با کنوانسیون باطل است .
- با صدور راه نامه سی ام آر هرگونه قرارداد حمل و نقل جاده ای تابع مقررات این کنوانسیون بوده و سایر شرایط مغایر که احتمالاً مورد توافق صاحبان کالا و حمل کننده هم باشد باطل است .

۲- کنوانسیون TIR^۱

این کنوانسیون برای ایجاد تسهیلات در رابطه با تشریفات گمرکی کامیون های حامل کالا که در جاده های بین المللی تردد و از گمرکات کشورهای ثالث عبور می کند تدوین و به مرحله اجرا درآمده است بدین ترتیب که این کامیون ها از انجام تشریفات گمرکی در کشورهای مسیر معاف بوده و فقط به بازرسی اجمالی از وضعیت ظاهری و سالم بودن پلمپ ها اکتفا می شود .

در این کنوانسیون ضوابطی جهت کامیون هایی که تحت شرایط تیر کالا جابجا می کنند وضع شده است و استانداردهایی برای آن ها در نظر گرفته شده است . موسسات حمل و نقل بین المللی با در اختیار داشتن کامیون های مورد بحث اقدام بخريد دفترچه هایی به نام کارنه تر می کنند که توسط IRU^۲ صادر می گردد اتاق های بازرگانی کشورها به نمایندگی از طرف IRU مسئولیت حسن اجرای این کنوانسیون را دارا می باشند و در قبال گمرک کشورها بابت حقوق و عوارض گمرکی ضامن می باشند .

کنوانسیون های تیر در سال ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شده است . کشور ما در سال ۱۳۴۹ به این کنوانسیون ملحق گردید . در مقررات کنوانسیون، در سال ۱۹۷۵ تغییراتی داده شد که این تغییرات در سال ۱۳۶۳ با تصویب مجلس شورای اسلامی در ایران نیز مورد عمل قرار گرفت .

فیاتا FIATA

^۱ Transport International the Road

^۲ International Road United Nation

این سازمان در سال ۱۹۲۶ میلادی در شهر وین به وجود آمد و هم اکنون دارای ۶۷ سندیکا و بیش از ۱۶۰۰ عضو منفرد در ۱۲۲ کشور جهان می باشد . این سازمان برای اولین بار مقررات بارنامه فیاتا را در سال ۱۹۷۱ تدوین کرد که در سال ۱۹۷۸ به تصویب اتاق بازرگانی بین المللی رسیده است . در سال های ۱۹۸۲ و ۱۹۸۷ اصلاحاتی در آن صورت گرفت که مورد تایید اتاق بازرگانی بین المللی قرار گرفته است . سازمان فیاتا به عنوان عامل حمل و نقل مرکب اسناد دیگری به غیر از بارنامه حمل مرکب فیاتا FBL صادر نموده که به شرح زیر است :

- گواهی رسید فیاتا FCR^۱ این گواهی به عامل حمل و نقل امکان می دهد که سند مخصوص را به عنوان اعلامیه رسمی که به موجب آن مسئولیت کالا را به عهده می گیرد برای فرستنده کالا صادر نماید . پس از تسلیم گواهی رسید فیاتا به خریدار فروشنده به هیچ وجه حق واگذاری کالای تحویل شده به کارگزار را به دیگری ندارد .

- گواهی حمل فیاتا FCT^۲ کارگزار با صدور این سند تایید می کند که مسئولیت ارسال و تحویل محموله مشخصی را براساس دستورات دریافتی از فرستنده کالا به عهده گرفته متعهد می گردد که کالا را در مقصد توسط نماینده منتخب خود تحویل نماید .

- رسید انبار فیاتا FWR^۳ سندی است جهت استفاده عملیات انبارداری کارگزار و عمدتاً برای استفاده در داخل کشور بکار می رود .

^۱ FCR: Forwarders Certificate of Receipt

^۲ FCT : Forwarders Certificate of Receipt

^۳ FWR : FIATA Warehouse Receipt

۳- کنوانسیون کوتیف COTIF

مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن است که به منظور استقرار مقررات حقوقی یکنواخت مربوط به حمل مسافر و بار همراه وی و کالا با راه آهن به وجود آمده است .
دولت ایران از تاریخ اول اکتبر ۱۹۸۵ میلادی، مقررات کنوانسیون کوتیف را به مرحله اجرا درآورده است .

مقاله نامه کوتیف اجرای مقررات یکنواخت در حمل کالا به وسیله راه آهن را الزامی دانسته است :

۱- مقررات یکنواخت حمل مسافر و بار همراه RU/CIV

۲- مقررات یکنواخت حمل کالا RU/CIM

برمبنای کنوانسیون مقررات یکنواخت حمل کالا راه آهن ملزم است با رعایت شرایط این کنوانسیون کلیه کالا را با واگن دربست حمل نماید به شرطی که :

۱- فرستنده مقررات یکنواخت، مقررات تکمیلی و مقررات تعرفه ای را رعایت کند .

۲- امکانات حمل باتوجه به پرسنل و وسایل معمولی حمل و نقل فراهم باشد .

۳- حمل و نقل به علت پیش آمدهایی که اجتناب از وقوع آن ها مربوط به راه آهن نیست متوقف نشود .

۴- راه آهن موظف نیست کالایی که بارگیری تخلیه یا واگن به واگن نمودن آن نیاز

به بکار بردن وسایل مخصوصی است قبول نماید . مگر آن که ایستگاه های

مربوطه این وسایل را در اختیار داشته باشند .

مسئولیت حمل کننده در قبال خسارت وارده به کالا

فقدان و تاخیر در تحویل

مقررات حاکم بارنامه از جمله مهمترین شروط مندرج در ظهر بارنامه است که معمولاً در قسمت های اول آن ذکر می گردد . برحسب آن که از چه مقرراتی در ظهر بارنامه نامبرده شود مسئولیت حمل کننده در صورت خسارت دیدن کالا فقدان و تاخیر در تحویل متفاوت خواهد بود . ذیلاً به تحلیلی از این زاویه در انواع مقررات می پردازیم .

قانون دریائی ایران

حداکثر مسئولیت حمل کننده در صورت بروز خسارت یا فقدان کالا ۱۰۰ لیره استرلینگ برای هر بسته یا واحد کالا می باشد . مگر این که نوع و ارزش بار توسط فرستنده اظهار و در بارنامه قید شده باشد . بدیهی است که بارنامه حاوی ارزش کالا نرخ کرایه گرانتری دارد . معمولاً حمل کننده در ظهر بارنامه قید خواهد کرد که منظور از واحد کالا چیست، چون هنگامی که بار به صورت بدون بسته بندی یا فله (مانند گندم) باشد در صورت فقدان یا خسارت کالا ممکن است این اشکال پیش آید که منظور از واحد کالا تن است یا کیلوگرم .

قانون دریائی ایران برای تاخیر در تحویل مسئولیتی برای حمل کننده قائل نشده است .

مقررات هیگ (لاهه)

عیناً مشابه مقررات و مفاد قانونی دریائی ایران است . به عبارت دیگر قانون دریائی ایران مصوب نهم بهمن ماه ۱۳۴۳ نشأت گرفته از مقررات هیگ مورخ ۲۵ اوت ۱۹۲۴ بروکسل است .

مقررات هیگ ویزی

حداکثر مسئولیت حمل کننده ۱۰ هزار فرانک طلا (هر فرانک طلا برابر است با ۵/۶۵ میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم) به ازاء هر بسته یا واحد کالا یا ۳۰ فرانک طلا برای هرکیلوگرم وزن ناخالص بار (هرکدام که بیش تر باشد) می باشد . مبالغ پرداخت غرامت براساس ارزش کالا و طبق قرارداد حمل در زمان و مکان تخلیه کالا از کشتی یا زمانی که قرار بوده است محمولات تخلیه شوند محاسبه خواهد شد . ارزش محمولات طبق قیمت مبادله کالا بوده است محمولات تخلیه شوند محاسبه خواهد شد. ارزش محمولات طبق قیمت مبادله کالا و چنانچه چین قیمتی وجود نداشته باشد براساس نرخ جاری بازار و چنان چه هر دو نوع یاد شده وجود نداشته باشد با مراجعه به ارزش عادی کالای مشابه که درایا همان کیفیت و نوع باشد تعیین خواهد شد . حمل کننده براساس این مقررات مسئولیتی در برابر تاخیر در تحویل ندارد .

مقررات هامبورگ

حداکثر مسئولیت حمل کننده ۸۳۶ واحد محاسبه به ازاء هر بسته یا واحد دیگر یا ۲/۵ واحد محاسبه برای هر کیلوگرم یا وزن خالص کالای خسارت دیده یا مفقود شده از هر کدک که بیشتر باشد محاسبه می گردد . واحد محاسبه برای کشورهای که عضو صندوق بین المللی پول باشند همان حق برداشت مخصوص یا SDR می باشد که در حال حاضر هر SDR حدودا برابر با ۱/۴۳ دلار است . برای کشورهای که عضو صندوق بین المللی پول نیستند هر واحد محاسبه برابر است با ۱۲۵۰۰ واحد پولی آن کشور برای هر بسته یا واحد کالا یا ۳۷/۵ واحد پولی (هر واحد پولی معادل ۶۵/۵ میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم می باشد) برای هر کیلوگرم وزن خالص کالا می باشد .

مطابق مفاد این مقررات حمل کننده در قبال تاخیر در تحویل مسئول است و تا ۲/۵ برابر کرایه حمل کالای تاخیر شده را باید بپردازد .

مقررات CMR در حمل جاده ای

مطابق مفاد مندرج در ظهر راه نامه فوق حداکثر مسئولیت حمل کننده SDR ۸/۳۲ برای هر کیلوگرم وزن ناخالص بار می باشد مگر آن که راه نامه حاوی قیمت یا ارزش کالا بوده باشد که در این صورت حمل کننده در مقابل ارزش یاد شده مسئول است و امکان محدودیت مسئولیت را ندارد . در این روش حمل کننده در قبال تاخیر در تحویل در صورت ثبوت امر مسئول است ولی مسئولیت او از هزینه حمل تجاوز نخواهد کرد .

مقررات RU/CIM در حمل با راه آهن

براساس مفاد این مقررات در راه نامه های صادره توسط راه آهن در حمل و نقل بین المللی کالا حداکثر مسئولیت راه آهن در صورت از بین رفتن کالا عبارتست از ارزش کالا به علاوه کرایه حمل آن . در صورت فقدان کالا راه آهن به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص SDR ۱۷ به علاوه کرایه حمل و سایر هزینه های مربوطه مسئولیت دارد . چنانچه آسیب دیدگی پیش آید راه آهن به اندازه ارزش کالای آسیب دیده به نسبت ارزش کل کالا مسئول است .

در صورت تحقق تاخیر در تحویل کالا، مسئولیت راه آهن تا سه برابر کرایه حمل است مشروط بر این که از ارزش کالا تجاوز نکند. لازم به تذکر است که طبق اصلاحیه ای که در حال ابلاغ است این میزان از مسئولیت، تغییر کرده و در حال افزایش می باشد.

مقررات ورشو و پروتکل های مربوطه به آن در حمل و نقل هوایی کالا

براساس مقررات فوق شرکت هواپیمائی، در قبال صدور راه نامه هوایی و درج ارزش کالا در آن به اندازه ارزش کالا مسئول است در غیراین صورت ۲۵۰ فرانک طلا به ازاء هر کیلوگرم مسئولیت دارد که در بعضی از موارد کرایه حمل و ۱۰ درصد مبلغ خسارت نیز به آن افزوده می شود. حمل کننده هوایی در صورت تاخیر در تحویل مسئول است ولی میزان آن مشخص نشده و باید دعوی لازم طرح گردد. بعید نیست دلیل آن تاحدی نامانوس بودن تاخیر در تحویل کالا در روش حمل هوایی بوده باشد.

مقررات متحدالشکل فیاتا در حمل مرکب کالا

حمل کننده و بهتر بگوئیم در این وضعیت فورواردر به اندازه ارزش کالا در زمان و مکان تحویل که طبق قیمت جاری یا بورس کالا تعیین می شود مسئول است در صورت عدم درج ارزش کالا در بارنامه، مسئولیت فورواردر ۳۰ فرانک طلا یا حدود SDR ۲ به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص محموله مفقوده یا خسارت دیده می باشد. در صورت تحقق تاخیر در تحویل، فورواردر دو برابر کرایه حمل یا پرداخت ارزش کالا طبق بند هشتم ظهر بارنامه (هرکدام که کمتر باشد) را مسئول است.

مقررات حمل مرکب UNCTAD / ICC

براساس ماده ۶ مقررات UNCTAD / ICC که از یازدهم ژوئن ۱۹۹۱ میلادی اجراء گردیده است مسئولیت متصدی حمل در هیچ حالتی از SDR ۶۶۶/۶۷ برای هر بسته یا SDR ۲ برای هر کیلوگرم وزن ناخالص (هرکدام که بیش تر باشد) کالای از بین رفته یا صدمه دیده تجاوز نخواهد کرد. مگر در مواردی که فرستنده، ماهیت و ارزش کالا را قبل از تحویل به متصدی حمل اعلام و مراتب در سند حمل درج شده باشد. اگر متصدی حمل طبق قرارداد حمل با مسئولیت خسارات ناشی از تاخیر در تحویل را نیز عهده دار باشد مسئولیت او محدود است به مقداری که از کرایه حمل تجاوز کند.

بازرسی

(INSPECTION)

بازرسی کالا در مبادرت تجاری بین المللی روز به روز اهمیت بیش تری می یابد و سازمان های متعددی در سطح جهانی برای آن به وجود آمده است . در حال حاضر موسسات بازرسی و در زمینه های تخصصی مختلفی به تجار و شرکت های تجاری خدمات بازرسی ارائه می دهند .

وجود « بازرس مستقل » که به نمایندگی از جانب خریدار مسئولیت نظارت بر تولید یا تحویل یا سایر موارد مورد نیاز خریدار را برعهده می گیرد عمدتاً به خاطر تضمین صحت معامله و پیش گیری از تقلب ها و کلاهبرداری های احتمالی است . که در معاملات بین المللی امکان وقوع دارد . طبیعی است که هرگونه تغییری در آنالیز مواد اولیه ، کیفیت مواد بکار گرفته شده تکنیک ساخت آن کمیت، نحوه بسته بندی ، نوع و شیوه حمل می تواند زیان قابل توجهی را به خریدار وارد نماید . معاملات تجاری در گذشته بدلیل عدم تنوع کالا فقدان پیچیدگی فنی زیاد ، حجم ناچیز معاملات و مهم تر از همه حضور خریدار و فروشنده هنگام تحویل و تحول کالا کمتر در معرض مشکلات و تقلبات بوده است . در حالی که در مبادلات تجاری امروز ، که غالباً از طریق گشایش اعتبارات اسنادی (L/C) در بانک ها صورت می گیرد ، فروشنده کالا را به شرکت حمل تحویل می دهد و با ارائه اسناد حمل و سایر اسناد مورد نیاز خریدار وجه معامله را از بانک کارگزار خود دریافت می کند و بانک مسئولیت دیگری در قبال وضعیت کالا یا انطباق آن با سفارش خریدار ندارد . شرکت حمل نیز تنها اکتفاء کمیت و کیفیت ظاهری کالا طبق اظهار فرستنده می کند و بعد از حمل آن را به خریدار در مقصد تحویل می دهد . بدون آن که مسئولیت

دیگری در قبال نوع کالا یا کیفیت آن داشته باشد . در واقع این مبادله از نظر خریدار با چشمان بسته صورت می گیرد ، زیرا چه بسا خریدار امکان حضور در محل ساخت کالا یا نظارت بر کیفیت و حتی نظارت بر نوع کالا را ندارد و در صورت حضور نیز فاقد ابزار و وسایل لازم جهت اندازه گیری های ماهوی و کیفیتی می باشد . به همین خاطر حضور بازرسان مستقل که بتوانند این وظایف را به عهده گرفته و اطمینان نسبی خریدار را به صحت معامله جلب نمایند ضروری می نماید .

تعاریف و نشانه ها

۱- اظهارنامه عرضه کننده (SD) Supplier s Declaration

سندی است که فروشنده یا عرضه کننده به موجب آن رسماً گواهی می کند که کالا با استاندارد یا الزامات اساسی آن انطباق دارد .

۲- اظهارنامه تولید کننده (MD) Manufacturer s Declaration

سندی است که تولید کننده کالا به موجب آن رسماً تایید می کند که کالا با استاندارد مربوطه یا الزامات اساسی آن انطباق دارد .

۳- تاییدیه انطباق (VOC) Verification Of Conformity

سندی است که براساس آن یکی از شرکت های بازرسی یا مسئول کنترل کیفیت واحد تولیدی و یا مدیرعامل واحد تولیدی اظهارنامه عرضه کننده کالا را تایید می کند .

۴- گواهی نامه انطباق (COC) Certificate Of Conformity

سندی است که موسسه استاندارد صادر می کنند . این سند نشانگر آن است که کالای وارده با استاندارد مربوطه یا الزامات اساسی آن انطباق دارد .

۵ - گواهی نامه بازرسی

Certificate Of Inspection / Surveillance Certificate

سندی است که نشان دهنده انطباق کالا با سفارش با انجام ارزیابی و بازدید و قضاوت و همچنین ارزیابی برگه نتایج آزمون می باشد .

۶ - برگه نتایج آزمون **Test Report**

سندی است که نتایج آزمون یک کالا را برطبق استاندارد مربوط یا الزامات اساسی نشان می دهد .

۷ - گواهی نامه ثبت کالا (**SFR**) **Statement For Registration**

سندی است که نشان دهنده ثبت یک کالا در موسسه استاندارد است این روش به منظور تسریع در ترخیص کالای وارد کنندگانی که به طور مستمر کالایی را وارد کشور می کنند بکار می رود .

۸ - بازرسی قبل از حمل (**PSI**) **Pre Shipment INSPECTION**

رویه ای است که در آن بازرسی کالا قبل از حمل بین المللی صورت می گیرد .

۹ - گواهی تایید قیمت (**CRF**) **Clearing Report Of Finning**

این سند به معنی تایید قیمت کالا توسط یک شرکت بازرسی معتبر است . واردکنندگانی که برای کالای خود این گواهی را به گمرک ارائه کنند، از بررسی قیمت کالا هنگام ترخیص کالا معاف هستند .

۱۰ - گواهی کیفیت و کمیت و بسته بندی (**QQPC**)

Quantity, Quality & Packing Certificate

این سند گواهی بازرسی صادره توسط یک شرکت بازرسی است که کیفیت ، کمیت و بسته بندی کالا را گواهی می کند .

استانداردهای مورد قبول موسسه استاندارد

و تحقیقات صنعتی ایران

۱- استانداردهای ملی ایران کالا

۲- استانداردهای کشورهای اروپایی (EN)

با هرنوع پیشوند مانند . . . DINEN, BSEN

یا استانداردهای کشورهای عضو اتحادیه اروپا

۳- استانداردهای بین المللی کالا

ISO, EC, ITU, CODEX

۴- استانداردهای کشورهای امریکای شمالی

ANSI, ASME, ASTM, UL, API, AGI

۵- استانداردهای کشور ژاپن (JIS)

بازرسی در ایران

در کشور ما علیرغم آن که موضوع بازرسی در قبل از انقلاب نیز وجود داشته است اما اهمیت آن بعد از انقلاب شناخته شد و بدلیل افزایش کلاهبرداری های تجاری بین المللی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران انتخاب شرکت بازرسی را برای معاملات بیش از ۲۰۰۰۰۰ دلار الزامی و اجباری نمود .

عامل اصلی در اجباری شدن امر بازرسی ورود بسیاری از کالاهای مغایر با سفارشات اولیه خریداران به کشور بود که بدلیل اختلاف نرخ ارز در سیستم بانکی و بازار آزاد تفاوت قیمت قیمت ناشی از اختلاف در کیفیت یا نوع کالا به زیان سرمایه های ملی کشور و مصرف کننده به یغما می رفت . به همین خاطر در سال ۱۳۶۳ بانک مرکزی ایران با صدور بخشنامه ای ضمن معرفی ۱۶ موسسه و سازمان بازرسی بین المللی ورود کلیه کالاهای وارداتی را موکول به انجام بازرسی توسط این موسسات کرد . تعداد این موسسات بتدریج افزایش یافت و هم اکنون بیش از ۳۰ شرکت بازرسی ایرانی و خارجی در کشور به ثبت رسیده است .

در سال ۱۳۷۱ به موجب قانونی که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به صورت رسمی متولی موضوع بازرسی در کشور شناخته شد و طبق تبصره ذیل ماده ۵ این قانون مسئولیت نظارت بر موسسات بازرسی موسسه یاد شده واگذار شده است .

اتحادیه بین المللی موسسات بازرسی (IFIA)^۱

به دلیل سکوت قوانین تجاری در امر بازرسی بین المللی و شناخته نبودن حدود و ثغور اقدامات و مسئولیت های شرکت های بازرسی که باعث نابسامانی و سردرگمی در این زمینه می گردید اخیرا موسسات بازرسی بین المللی اقدام به تشکیل اتحادیه ای موسوم به « اتحادیه بین المللی موسسات بازرسی » یا IFIA نمودند تا در قالب این اتحادیه قوانین و آئین نامه ها و مقررات مدونی را جهت امر بازرسی و محدوده وظایف و

¹ INTERNATIONAL FEDERATION OF INSPECTION AGENCIES

اختیارات و مسئولیت های آن ها تنظیم نمایند . اتحادیه مزبور باتوجه به سابقه تاسیس بسیار کم خود دستور العمل هایی را نیز تدوین نموده یا در دست تهیه دارد .

سورویانس (بازرسی کمیت و کیفیت) SURVEILLANCE

سورویانس عبارت از مجموعه عملیاتی از قبیل بازرسی ، بررسی ، نمونه برداری ، اندازه گیری ، آزمایش یا نظایر آن است که توسط بازرس مستقل ، به منظور تعیین کیفیت، کمیت یا سایر ویژگی های کالا ، تاسیسات یا خدمات مورد معامله و تطبیق نتایج حاصله با مشخصات و شرایط مندرج در قرارداد خرید ، صورت می گیرد .

اهداف بازرسی کمیت و کیفیت (سورویانس)

اهدافی را که در سورویانس می توان در نظر داشت عبارتست از :

- ۱- بررسی قابلیت و صلاحیت سیستم کیفیت فروشنده
- ۲- بازرسی به منظور انطباق کیفیت کالا با سفارش
- ۳- بازرسی به منظور تائید قیمت کالا با مقدار سفارش
- ۴- بازرسی به منظور انطباق سال ساخت کالا (نو یا مستعمل بودن آن)
- ۵- تائید محل ساخت یا کشور تولید کننده
- ۶- تائید مناسب بودن بسته بندی کالا
- ۷- تائید مناسب بودن وسیله حمل

مراحل اجرایی بازرسی

پس از انعقاد قرارداد معامله ، خریدار ، نسبت به افتتاح اعتبار در بانک اقدام می نماید . کارگزار بانک موضوع گشایش اعتبار را به فروشنده ابلاغ می کند . فروشنده نیز به موسسه بازرسی تعیین شده مراتب را اطلاع می دهد .

اگر کالا تولید پیچیده ای نداشته باشد در این صورت برنامه بازرسی نیز متناسب با آن تنظیم می گردد . در صورتی که کالا تولید پیچیده ای داشته باشد، نیاز به برنامه ریزی معینی از طرف بازرسی دارد و لذا فروشنده و بازرس ، مراحل و زمان های مختلف بازرسی را براساس حدود بازرسی تعیین و مشخص می کنند . در این حالت بازرسی ها در مقاطع تعیین شده (اعم از نظارت بر ساخت یا نظارت عمومی و ظاهری کالا) در حین کار انجام می شود .

پس از انجام بازرسی ، دو حالت ممکن است پیش آید، حالت اول کالا با قرارداد انطباق دارد در این صورت بازرس گواهینامه بازرسی را صادر و به فروشنده تحویل می دهد . فروشنده با ارائه این گواهینامه به همراه اسناد لازم دیگر به بانک وجه معامله را دریافت می کند . حالت دوم ، زمانی است که کالا با شرایط قرارداد انطباق ندارد در آن صورت مراتب عدم انطباق به فروشنده اطلاع داده می شود . چنان چه فروشنده درصدد تعویض یا تصحیح مغایرت ها برآید ، برنامه مجددی برای انجام بازرسی تنظیم می شود که پس از پایان کار و انطباق کالا با شرایط مورد توافق ، گواهی بازرسی صادر می گردد .

در صورتی که فروشنده قادر به تعویض یا تصحیح کالا نباشد ، در این حالت بازرس از صدور گواهی نامه خودداری می نماید . معمولاً بازرس طی گزارشی ، موضوع عدم

انطباق کالا و عدم صدور گواهینامه را به فروشنده اطلاع می دهد و اگر با خریدار نیز در ارتباط مستقیم باشد مراتب را به خریدار نیز ابلاغ می کند .

در چنین وضعیتی ، اگر خریدار با مذاکراتی که با فروشنده به عمل می آورد، کالا را با مشخصات جدید قبول نماید، می تواند نسبت به صدور اصلاحیه L/C از طریق بانک خود (با رعایت ضوابط و مقررات مربوطه) اقدام نماید . در غیراینصورت قرارداد باطل شده تلقی می شود .

شرایط بازرس

عوامل مختلفی برای تعیین موسسه بازرسی می تواند مورد نظر باشد . این عوامل عمدتاً ناظر بر شخصیت و وضعیت حقوقی و فنی و تخصصی موسسات بازرسی می باشد. برخی از مهمترین آن ها به شرح زیر است :

صلاحیت فنی و تخصصی

اولین موردی که از نظر استاندارد بسیار اهمیت دارد صلاحیت فنی و تخصصی بازرس است . باید به این نکته توجه داشت که برخی از موسسات بازرسی در رشته های خاصی تبحر و تخصص لازم را دارا هستند . گرچه ممکن است در بروشورهای خود به انجام همه نوع بازرسی نیز اشاره کنند .

با عنایت به گستردگی طیف بازرسی کیمت و کیفیت که ممکن است انجام بازرسی های متفاوتی را در هر زمان و در هر نقطه عالم ضروری کند لازم است که موسسه بازرسی دارای شبکه فنی و تخصصی گسترده ای در کلیه نقاط جهان باشد .

رازداری

رازداری یکی دیگر از مواردی است که موسسه بازرسی ملزم به رعایت آن است . طبیعی است که مسئله محرمانه بودن اطلاعات و به عبارتی درز نکردن اطلاعات خرید یا فروش به غیر، در مبادلات و معاملات بسیار اساسی است .

جامعیت

بازرس باید کلیه موارد خواسته شده را با لحاظ تمامی جوانب آن به طور جامع مدنظر قرار دهد . در بازرسی خود دقت نظر داشته و به تمام مسائل و نتایج توجه کامل مبذول نماید .

گزارش دقیق

بازرس باید در گزارش خود به صورت روشن و دقیق مطالب و نتایج بازرسی ها و بررسی های انجام شده را بیاورد و نظرات خود را به صراحت ابراز نموده و از کلی گویی و ارائه گزارشات مبهم اجتناب ورزد .

استقلال کامل

بازرس نباید هیچ گونه وابستگی به طرفین معامله داشته باشد . درست است که بازرس در عمل به خاطر حفظ منافع خریدار، در جریان معامله دخالت می کند، اما اگر به ناحق به نفع او گزارش خود را تنظیم و ابلاغ نماید، سیستم گشایش اعتبار، مورد سوال و اشکال قرار خواهد گرفت و اساس و بنیان اعتبارات اسنادی متزلزل خواهد شد . چنان چه در جهت منافع فروشنده نیز اقدام نماید، حقوق خریدار پایمال می گردد و بالاتر از آن ، امکان ضرر و زیان به منافع خزانه ملی کشورها وجود خواهد داشت .

ارتباط سریع با بازرس

خریدار اگر نتواند با موسسه ای که انتخاب می کند به طور سریع تماس برقرار نماید بازرس نمی تواند وظایف خود را به نحو لازم انجام دهد و در نهایت منافع خریدار را حفظ کند. باید توجه داشت که حتی بدون وجود بازرس مستقل نیز امکان و انجام صحیح و درست معامله در ۷۰ الی ۸۰ درصد معاملات قابل پیش بینی است. وجود موسسات بازرس، در واقع به خاطر احتمال وقوع مشکلات برای ۲۰ تا ۳۰ درصد معاملات است، لذا در این گونه موارد است که بازرس باید بتواند به سرعت عکس العمل نشان داده و اقدام نماید.

کارکنان صالح

یکی از موارد بسیار مهم در موسسات بازرسی، استفاده آنان از کارکنان صالح و شایسته است که ضریب اعتماد و اطمینان مراجعین را افزایش می دهد.

چه اشخاصی از گواهی بازرسی منتفع می شوند؟

در انجام یک معامله تجاری بین المللی، اشخاص حقیقی یا حقوقی متعددی در مراحل مختلف دخالت دارند. طرف هایی که از صدور گواهی بازرسی برای انجام کار خود استفاده می کنند یا از آن منتفع می شوند را می توان به ترتیب زیر نام برد.

خریدار

مهم ترین این اشخاص خریدار است که از طریق گواهی بازرسی از انطباق کالای مورد سفارش خود با کالای حمل شده اطمینان حاصل می کند یا در صورت بروز خسارت می تواند در گرفتن غرامت از شرکت های بیمه به عنوان مدرک مثبت استفاده نماید.

فروشنده

فروشنده با در دست داشتن گواهی در واقع رسماً می تواند مدعی گردد که کالای وی در زمان تحویل با شرائط قرارداد منطبق بوده است . علاوه بر آن با تسلیم آن به بانک وضعیت دریافت وجه معامله را به نفع خود تسهیل می کند .

شرکت بیمه

از دیگر استفاده کنندگان گواهی بازرسی بیمه است . شرکت بیمه با در دست داشتند گواهینامه بازرسی اطمینان خاطر می یابد که کالا قبل از شروع حمل، شرائط و مشخصات قرارداد را داشته لذا تا حدودی از کلاهبرداری هایی که معمولاً از شرکت های بیمه می شود جلوگیری می گردد .

بانک بازکننده اعتبار

به تعبیری می توان موسسه بازرسی را بازوی فنی بانک محسوب نمود ، زیرا به دلیل عدم وجود امکانات فنی و فقدان تخصص های لازم برای بانک مقدور نیست که مطابقت کالا را از جهت فنی با شرایط قرارداد تأیید نماید . لذا گواهینامه بازرسی به بانک بازکننده اعتبار در زمینه تأیید شرایط معامله اطمینان لازمه را می دهد .

شرکت حمل

گواهینامه بازرسی به شرکت حمل این اطمینان را می دهد که کالا در زمانی که به او تحویل شده است ، با مشخصات و خصوصیات مورد ادعای فروشنده مطابقت دارد . این موضوع در مورد حمل کالاهای خطرناک و نیز هنگام وقوع خسارت همگانی، حائز اهمیت است .

گمرک

گمرکات نیز در تطبیق کالا با اسناد و تعرفه می توانند از گواهینامه بازرسی به عنوان گزینه ای مثبت استفاده کرده و آن را مورد استناد قرار دهند .

موسسات استاندارد

در بسیاری از کشورها برای ورود یا صدور کالا شرایط استاندارد در نظر گرفته شده است ، که در صورت فقدان آن شرائط، کالا قابل صدور یا ورود نمی باشد . گواهینامه بازرسی می تواند به عنوان گواهی کنترل کیفیت کالا ، مورد استفاده موسسات استاندارد قرار گیرد .

کارمزد بازرسی

پرداخت کارمزد موسسه بازرسی قاعدتا به عهده خریدار است . در اینکوترمز نیز صریحا به این موضوع اشاره شده و چنین آمده است .

« خریدار موظف است هزینه بازرسی قبل از حمل را به جز در مواردی که از سوی مقامات کشور محل صدور کالا، اجباری اعلام شده است ، بپردازد .
مگر آن که ترتیب دیگری توافق شده باشد »

به موجب این تعریف به جز مواردی که فروشنده براساس قوانین کشور خود موظف به انجام بازرسی قبل از صدور باشد (مانند کشور خودمان در مورد برخی از کالاها که مشمول استاندارد اجباری می باشد) پرداخت هزینه بازرسی به عهده خریدار است .

عدم تطابق کالا با سفارش

در صورتی که علیرغم کلیه تمهیدات و پیش بین ها از جمله انتخاب بازرس مستقل و صدور گواهینامه بازرسی از جانب وی وقتی کالا به مقصد رسید معلوم شود که کالا با شرایط قرارداد خرید مطابقت ندارد یا دارای اشکالات خاصی است . چه باید کرد ؟

در این حالت ، خریدار باید با دقت اقدامات زیر را انجام دهد :

۱- کالا را از گمرک ترخیص نکند و از هرگونه تغییر و تحول و جابجائی و انتقال آن خودداری نماید .

۲- روش و عملیاتی که طی آن ، وجود ایراد یا نقص یا اشکال یا عدم تطابق کالا معلوم شده است را بررسی نماید .

۳- مدارک و تعهدات فروشنده در رابطه با مشخصات کالا و همچنین مدارکی که نشانگر ابلاغ این مشخصات به فروشنده می باشد را جهت حصول اطمینان بیشتر مجدداً بررسی نماید .

۴- بررسی شود که اشکال پیش آمده آیا بر اثر اهمال فروشنده است یا احتمالاً بر اثر حمل ، تخلیه، جابجائی ، بارگیری یا انبارداری نامناسب به وجود آمده است .

۵- در صورت حصول اطمینان از کوتاهی فروشنده ، مراتب را فوراً به وی اطلاع داده ضمناً مسئولیت های او را نسبت به اجرای تعهدات خود یادآوری و درخواست نماید که موضوع سریعاً توسط فروشنده بررسی و دلایل به وجود آمدن آن را اعلام نماید .

۶- موضوع عدم تطابق، به بازرس اعلام می شود و درخواست شود تا او نیز عملیات

بازرسی خود را بررسی کرده و در خصوص دلایل به وجود آمدن اشکال و عدم

تطابق کالا، اعلام نظر نماید .

۷- انجام بازرسی مجدد کالا را از فروشنده و بازرس درخواست نماید .

۸- در صورت عدم همکاری فروشنده و بازرس در مورد انجام بازرسی مجدد کالا،

لازم است از موسسه بازرسی مستقل دیگری که از حقوقی از اعتبار مناسبی نیز

برخوردار باشد دعوت نمود تا از کالا بازرسی نموده گزارش مستدل و مصوری

تهیه نماید تا در مراحل بعدی بتوان باز آن برای اثبات ادعای خود استفاده نمود .

پس از انجام این بازرسی می توان کالا را جابجا و مورد استفاده قرارداد . در هر حال

توصیه می شود که حتما نمونه هایی از کالاهای دارای اشکال و ایراد نگهداری شود . در

صورت امکان بهتر است نمونه ها توسط بازرس مستقل مهر و موم شوند .

۹- بطور مستقیم یا از طریق مشاور متخصص در دعاوی بازرگانی با فروشنده و

بازرس جهت حل و فصل مسئله و تامین غرامت مذاکره و مکاتبه شود .

۱۰- در صورت عدم همکاری فروشنده و بازرس و عدم پذیرش مسئولیت جبران

خسارت ، مراتب باید به بانک مرکزی و موسسه استاندارد جهت اقدامات لازم اعلام

شود و موازی با آن از طریق طرح موضوع در مراجع صالحه مراتب پیگیری گردد .

مقطع بازرسی

بازرسی در چه محل و در چه زمانی باید به عمل آید ؟

اصولا مقطع بازرسی، ارتباط مستقیم با شرایط معامله و تحویل کالا دارد . اگر معامله

براساس یکی از شرایط اینکوترمز انجام شده باشد . مقطع بازرسی باید در مقطع انتقال

مسئولیت از فروشنده به خریدار باشد . (مثلا در شرایط FOB یا CFR انتقال مسئولیت

تحويل کالا به شرکت حمل و عبور آن از نرده کشتی است)

ممکن است بازرسی کالا از زمان تولید شروع شده و در نهایت در انبار فروشنده و هنگام

بسته بندی کالا بازرسی شود و همه نتایج هم با شرایط قرارداد مطابقت داشته باشد و

کالا نیز آماده حمل باشد . اگر در این مرحله که کالا هنوز در ید فروشنده است ، بازرس

عملیات خود را خاتمه داده و گواهینامه را صادر نماید، امکان دارد فروشنده کالا را پس

از صدور گواهینامه تعویض یا دستکاری نماید، در نتیجه احتمال سوء استفاده فروشنده

هنوز باقی است، لذا لازم است بازرس عملیات بازرسی و صدور گواهینامه را تا زمان

بارگیری صدور بارنامه توسط موسسه حمل و نقل ادامه داده و حتما گواهی خود را بعد

یا همزمان با صدور بارنامه صادر نماید .

گمرک

(CUSTOMS)

واژه گمرک از ریشه لاتین *Commercium* آمده است ، که معنی آن تجارت و مبادله کالا می باشد . این کلمه خود نیز مشتق از ریشه یونانی *Commrex* به معنی حقوق متعلق به کالا می باشد . واژه گمرک در زبان انگلیسی *Customs* و در زبان فرانسه *Douane* نامیده می شود .

در ایران از زمان های دور تشکیلات دولتی در مرزهای کشور برای بازرسی واردات و صادرات کالا وجود داشته است . برخی مورخین از وجود چنین سازمان هایی در زمان اشکانیان و ساسانیان خبر داده اند . در زمان ساسانیان نام این تشکیلات گمرکی «دیوان» بوده است . کلمه دیوان را بعدها اعراب برای اداراتی که مسئولیت دریافت مالیت ها را داشته انتخاب کردند .

واژه دیوان از آن هم فراتر رفت و کلمه *Douane* که در زبان فرانسه به معنی گمرک به کار می رود در واقع مشتق و متخذ از همین واژه دیوان است .

امروزه گمرک به عنوان یک تشکیلات دولتی در همه کشورها، به منظور اجراء و تحقق سیاست های بازرگانی دولت ها وجود دارد . در کشور ما نیز گمرک با تشکیلات گسترده خود در مرزها و داخل کشور، مسئولیت اجرای قوانین و مقررات بازرگانی کشور را برعهده دارد.

در این فصل چهار بخش به شرح زیر مورد بررسی قرار می گیرد :

بخش اول – تعاریف و اصطلاحات

بخش دوم - قانون امور گمرکی

بخش سوم - تعرفه گمرکی

بخش چهارم - محاسبات گمرکی

تعاریف و اصطلاحات

گمرک (CUSTOMS)

گمرک تشکیلاتی است دولتی که عهده دار اجرای قوانین گمرکی، وصول حقوق و عوارض ورودی و صدوری، انجام تشریفات واردات، ترانزیت و صادرات کالاها می باشد.

حقوق گمرکی (CUSTOMS DUTIES)

حقوقی است که طبق تعرفه گمرکی وضع شده و به اجناس هنگام ورود به قلمرو گمرکی یا خروج از قلمرو گمرکی تعلق می گیرد.

حقوق و عوارض ورودی (IMPORT DUTIES AND TAXES)

عبارتست از حقوق گمرکی، عوارض، حق الزحمه یا سایر هزینه هایی که در مورد ورود کالا وصول می شود^۱.

حقوق و عوارض صدوری (EXPORT DUTIES AND TAXES)

^۱ به موجب ماده ۲ لایحه قانونی تجمیع عوارض مصوب بهمن ۱۳۸۱ حقوق ورودی عبارتست از مجموع حقوق پایه و سود

بازرگانی

حقوق پایه عبارتست از مجموعه حقوق گمرکی و عوارض تجمیع شده که به موجب مصوبه مجلس شورای اسلامی برای کلیه کالاها از تاریخ ۱۳۸۲/۱/۱ معادل ۴٪ ارزش تعیین گردیده است.

سود بازرگانی وجهی است که گمرک بنا به تصویب هیئت دولت از واردات کالا اخذ می کند. نرخ سود بازرگانی متفاوت و

بستگی به نوع کالا یا سیاست های دولت دارد.

عبارتست از حقوق گمرکی ، عوارض ، حق الزحمه و سایر هزینه هایی که در مورد صدور کالا وصول می شود .

قلمرو گمرکی (CUSTOMS TERRITORY)

حوزه ای که در آن مقررات گمرکی یک کشور بطور کامل اجرا می شود .

تشریفات گمرکی (CUSTOMS FORMALITIES)

کلیه عملیاتی که باید توسط اشخاص ذینفع و گمرک انجام گیرد تا قانون یا مقررات و دستورالعمل های گمرک در ارتباط با کنترل اشخاص در مرزهای گمرکی، ترخیص لوازم و اثاثیه او، ترخیص کالاها و آن چه که به عنوان صادرات یا واردات حمل یا ترانزیت می گردد، اجراء گردد .

ترانزیت گمرکی (CUSTOMS TRANSIT)

روش گمرکی است که براساس آن، کالاها تحت نظارت گمرک، از یک گمرک به گمرک دیگر حمل می گردد .

ترخیص (CLEARANCE)

ترخیص به معنی تسویه حساب با گمرک ، پس از انجام تشریفات قطعی گمرکی است . در مقررات داخلی برخی کشورها، واژه ترخیص ناظر است بر کلیه یا قسمتی از تشریفات اداری (اعم از گمرکی یا غیرگمرکی مانند تشریفات بانک، اخذ مجوزهای لازم از سازمانها و ...) که به موجب آن ها، اجازه خروج کالا از اماکن گمرکی صادر می گردد .

اظهارنامه گمرکی (CUSTOMS DECLARATION)

عبارتست از هر اظهار یا اقدامی راجع به اطلاعات خاص مورد نیاز گمرک به هر شکل که

توسط گمرک توصیه شده یا مورد قبول واقع شود .

اظهار کالا در گمرک ممکن است به طرق زیر انجام پذیرد :

۱- اظهار شفاهی (مثلا در مورد کالاهای همراه مسافر)

۲- استفاده از کانال های سبز و قرمز

۳- اوراق و فرم های چاپی

۴- کارت های چاپ شده یا پانچ شده

قانون امور گمرکی ، منظور از اظهار را ذکر اوصاف و مشخصات کامل کالا در اظهارنامه

تسلیمی به گمرک تعریف کرده است . به طوری که با توجه به آن اوصاف و مشخصات،

کالای اظهار شده از غیر آن ، کاملاً متمایز گردد . (بند ۵ - ماده ۲)

روز اظهار^۱

روز اظهار روزی است که صاحب کالا باتوجه به اظهار خود و جوهری را که به ترخیص

کالا تعلق می گیرد ، به صندوق گمرک پرداخته باشد . روز اظهار نیز جزء ایام توقف کالا

در اماکن گمرکی محسوب می شود (یعنی انبارداری به این روز تعلق می گیرد)

کابوتاژ (CABOTAGE)

^۱ در گمرکاتی که با سیستم رایانه ای و بر مبنای اظهارنامه SAD عمل می شود. روز اظهار روزی است که

صاحب کالا یا نماینده قانونی وی پیش نویس اظهارنامه را به سایت رایانه گمرک تحویل داده و پرینت رایانه ای

آن با درج شماره کوتاژ را دریافت و امضاء کرده است .

(سند واحد گمرکی) SAD : Single Administrative Document

عبارتست از حمل کالا از یک نقطه به نقطه دیگر در یک کشور از راه دریا یا رودخانه های مرزی . کالاهائی که از لحاظ نزدیکی راه با رعایت صرفه تجاری، از یک نقطه به نقطه دیگر کشور، با عبور از خاک کشور دیگر حمل می شود نیز مشمول مقررات کابوتاژ می گردد .

واردات و انواع آن (IMPORT)

واردات یعنی ورود کالا به قلمرو گمرکی . بنابراین ورود کالا به مناطق آزاد گمرکی یا تجاری یا مناطق حراست شده مشمول این عنوان نمی شود . واردات بطور کلی تحت یکی از عناوین زیر قرار می گیرد :

۱- واردات قطعی

۲- ورود موقت

۳- کالای مرجوعی (اعاده به خارج)

۴- ترانزیت

۵- ترانزیت داخلی

۶- ترانزیت خارجی

صادرات (EXPORT)

صادرات قطعی عبارتست از کالایی که به منظور فروش یا مصرف در کشورهای دیگر از کشور به خارج فرستاده می شود .

صادرات موقت (Temporary Export)

صادرات موقت عبارتست از کالاهایی است که به منظور تکمیل یا تعمیر یا برای شرکت در نمایشگاه ها یا انجام پروژه هایی در کشورهای دیگر از کشور خارج می شود و پس از انجام موضوع بداخل اعاده می گردد .

صادرات مجدد RE – EXPORT

عبارتست از صدور کالاهای وارداتی ، به کشورهای دیگر در صادرات مجدد ممکن است کالای وارده به نوعی تغییر شکل یا تغییر بسته بندی یابد، یا عملیات تکمیلی روی آن اجراء گردد .

قانون امور گمرکی

قانون امور گمرکی مشتمل بر ۶۰ ماده می باشد که در خرداد ۱۳۵۰ به تصویب رسیده و هم اکنون با اصلاحات جزئی که در متن برخی مواد آن به عمل آمده در گمرکات کشور ما اجراء می گردد .

آئین نامه اجرائی این قانون ۳۹۷ ماده دارد که در آن رویه های مختلف گمرکی در خصوص واردات، صادرات، تشریفات گمرکی، ارزیابی، ترخیص ، تخلفات، قاچاق گمرکی، اختلافات گمرکی و سایر مسائل مرتبط به مسائل گمرکی تشریح گردیده است .

در این بخش ، مهم ترین مواد قانون امور گمرکی، که مدیران سفارشات خارجی ضرور تا باید از آن ها آگاهی داشته باشند، با توضیحاتی بیان می گردد :

صاحب کالا در گمرک : (تبصره ۱ ماده ۱۴ قانون)

صاحب کالا از نظر گمرک در مورد کالای بازرگانی، کسی است که نسخ اصلی اسناد خرید یا حمل به نام او صادر شده و از طرف بانک مهر شده و حواله ترخیص نیز به نام او باشد یا اسناد مهر شده مزبور به نام وی ظهرو نویسی و صحت امضاء واگذارنده از طرف مقام صلاحیت دار، گواهی شده باشد.

چگونه می توان کالا را به طور نسیه ترخیص نمود ؟ (تبصره ۲ ماده ۱۴

قانون)

گمرک می تواند با موافقت وزارت دارائی، کالای متعلق به وزارتخانه ها و موسسات دولتی و وابسته به دولت را با تعهد مسئولان مالی سازمان مربوطه، با تعیین مهلت و کالای متعلق به بخش های غیردولتی را با اخذ ضمانت بانکی و اضافه نمودن بهره به میزانی که هر سال از طرف وزارت دارائی اعلام می شود و تعیین مهلتی که حداکثر بیش از یکسال نباشد به صورت نسیه ترخیص قطعی کند.

نحوه وصول بدهی گمرکی از طرف گمرک : (ماده ۱۴ قانون)

در صورتی که اشخاص و سازمان ها اعم از دولتی یا غیردولتی اقدام به ترخیص به موقع کالای خود نکنند یا نسبت به پرداخت بدهی های قبلی خود اقدام ننمایند یا ترتیب پرداخت آن را ندهند گمرک کالاهای ترخیص قطعی نشده آن ها را بابت وثیقه پرداخت کلیه وجوهی که به ورود قطعی آن کالاها تعلق می گیرد یا بدهی های پرداخت نشده آنها (بابت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و هزینه های گمرکی کالاهای ترخیص قطعی شده قبلی) ضبط خواهد نمود . گمرک، هنگامی اجازه تحویل کالا را خواهد داد که کلیه وجوه مزبور را دریافت نموده باشد.

چگونه می توان اضافه پرداختی به گمرک را وصول نمود ؟ (ماده ۱۶ قانون)

هرگاه بعد از ترخیص کالا معلوم گردد صاحب کالا مبالغی را در اثر اشتباه در محاسبه یا عدم دقت در تعرفه گمرکی یا وقوع اشتباهات دیگر بیش از آن چه که مقرر بوده به گمرک پرداخته است صاحب کالا می تواند حداکثر تا ۸ ماه بعد از تاریخ صدور سند ترخیص (پروانه سبز گمرکی) اضافه پرداختی مذکور را از گمرک مطالبه نماید .

عینا همین حقوق برای گمرک نیز در صورت وقوف بر کسر دریافتی از صاحبان کالا محفوظ است .

کالای متروکه (زمینی) : (ماده ۲۲ قانون)

مدت مجاز متوقف کالاهای وارده به گمرک چهارماه بعد از تاریخ تسلیم مانیفست یا اظهارنامه اجمالی یا تاریخ صدور قبض انبار است . در صورتی که در این فاصله برای تشریفات گمرکی و وظایفی که به عهده اظهار کننده است اقدام نشود، کالا مترو که محسوب می گردد . البته مهلت مزبور در مورد کالاهای سریع الفساد یا کالاهایی که ایجاد خطر می کند یا کالاهایی که نگهداری آن ها ایجاد هزینه می کند (مانند حیوانات زنده) رعایت نشده و گمرک می تواند سریعاً نسبت به اجرای قانون مترو که اقدام کند (ماده ۶۴ آئین نامه اجرائی) در مورد کالاهای عادی در صورتی که عدم اقدام به تحویل گرفتن معلول علل موجهی باشد اداره کل گمرک می تواند مهلت ۴ ماه را در صورت تقاضای کتبی صاحب مال، حداکثر تا چهار ماه دیگر به شرط پرداخت حق انبارداری، تمدید کند. در این قبیل موارد بعد از انقضای مهلت ، گمرک می تواند بدون رعایت اخطار قبلی یا آگهی کالا را متروکه نماید .

کالای متروکه (هوایی)

براساس تبصره ۵ الحاقی به ماده ۲۲ قانون امور گمرکی تحت عنوان ماده واحده مصوب ۱۳۵۱/۳/۸ حداکثر مهلت توقف کالا در اماکن گمرکی هوایی (فرودگاه ها) از تاریخ صدور قبض انبار دو ماه خواهد بود و در صورتی که ظرف مهلت مزبور صاحبان کالا برای انجام تشریفات قطعی گمرکی کالای خود اقدام نمایند، کالا مترو که محسوب می گردد .

اسناد لازم برای ترخیص کالا از گمرک : (ماده ۹۴ و ۹۶ آئین نامه اجرائی)

برای ترخیص کالا از گمرک صاحب کالا یا نماینده او باید اسناد زیر را به اظهارنامه تنظیمی خود ضمیمه نماید :

۱- اسناد خرید (فاکتور - سیاهه)

۲- فهرست عدل بندی

۳- گواهی مبدا

۴- بارنامه حمل

۵- قبض انبار

گمرک می تواند در صورت لزوم قبول اظهارنامه را موقوف به ارائه اسناد دیگری نیز بنماید . از جمله این اسناد می توان به موارد زیر اشاره نمود :

۱- مجوزهای اداری، بهداشتی و گواهی های استاندارد

۲- گواهی بازرسی مستقل

۳- مدارک اولیه معامله (پرفرما و مکاتبات اولیه)

۴- بیمه نامه

۵- وکالتنامه (در صورتی که صاحب کالا شخصا به گمرک مراجعه نکند)

۶- مدارک بانکی (اعلامیه فروش ارز - اوراق ثبت سفارش)

بازدید از کالا قبل از ارزیابی : (ماده ۹۸ آئین نامه)

صاحب کالا یا نماینده قانونی او حق دارد قبل از تسلیم اظهارنامه با ارائه تقاضای کتبی و ارائه اسناد مالکیت با موافقت گمرک کالای خود را رویت و به توزین بسته ها یا باز کردن و دیدن محتویات آن ها جهت بدست آوردن مشخصات مذکور و نمونه برداری و همچنین به خشک کردن کالا یا تعویض لفاف آن (با حضور نماینده گمرک) اقدام نماید .

تعیین تعرفه قبل از اظهار کالا : (ماده ۹۹ آئین نامه)

صاحب کالا یا نماینده قانونی او در صورت عدم اطلاع از تعرفه صحیح کالا یا تردید در صحت آن می تواند با تقاضای کتبی و ارائه اسناد مالکیت و الصاق نمونه کالا از گمرک محل تعرفه کالای خود را استعلام و پس از دریافت پاسخ کتبی و حصول اطلاع قطعی از تعرفه کالای خود نسبت به تنظیم اظهارنامه مبادرت نماید . اگر تعرفه ابلاغ شده بنا به درخواست صاحب کالا به کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی ارجاع و تائید گردد قبول آن برای گمرک الزامی است .

در صورتی که درخواست تعرفه بندی کالا قبل از ورود آن به عمل آید تعرفه تعیین شده به شرح فوق فقط برای یک بار و تا یکسال بعد از تاریخ تعیین تعرفه و ابلاغ آن به استعلام کننده معتبر است . (باید توجه داشت که تعیین تعرفه کالا به شرح فوق ، مجوز ورود کالا نیست و در هر حال هنگام ورود کالا مقررات مربوطه لازم الاجرا است) .

کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی : (ماده ۵۱ قانون)

مرجع رسیدگی به اختلافات گمرکی فیما بین صاحبان کالا و گمرکات کشور کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی است . این کمیسیون هفت عضو دارد. پنج نفر از اعضاء آن از کارمندان بصیر و مطلع گمرک به انتخاب رئیس کل گمرک یک نفر از کارمندان بصیر و مطلع وزارت دارائی و یک نفر از کارمندان بصیر و مطلع وزارت بازرگانی به انتخاب وزرای مربوطه می باشند .

صلاحیت این کمیسیون در موارد زیر است :

- تشخیص نوع کالا
 - تعرفه بندی کالا
 - ارزش کالا
 - مقررات گمرکی
 - مقررات صادرات و واردات
 - سایر مواردی که به نوعی با موارد فوق مرتبط باشد
- رای این کمیسیون در مواردی که مابه التفاوت بین مبلغ رای و مبلغ مورد قبول مودی، پنج میلیون ریال یا کمتر باشد برای طرفین قطعی و لازم الاجراء و زائد بر مبلغ مزبور قابل تجدید نظر است .

کمیسیون تجدید نظر

کمیسیون تجدید نظر از ۵ عضو تشکیل می شود . اعضای آن عبارتند از :

۱- نماینده وزیر امور اقتصادی و دارائی

۲- نماینده وزیر بازرگانی

۳- یک قاضی عالی رتبه به انتخاب وزیر دادگستری

۴- یک نفر از اعضای هیئت رئیسه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

۵- یک نفر نماینده رئیس کل گمرک ایران

نماینده وزیر امور اقتصادی و دارائی، ریاست کمیسیون تجدیدنظر را به عهده خواهد داشت . رای کمیسیون تجدید نظر برای هر مبلغ مورد اختلاف قطعی و لازم الاجرا است.

قاچاق گمرکی : (ماده ۲۹ قانون)

موارد زیر قاچاق گمرکی محسوب می شود :

۱- وارد کردن کالا به کشور یا خارج کردن کالا از کشور به ترتیب غیرمجاز

۲- خارج نکردن وسائط نقلیه و یا کالایی که به عنوان ورود موقت یا ترانزیت خارجی

وارد کشور شده باشد به استناد اسناد خلاف واقع مبنی بر خروج وسائط نقلیه و

کالا

۳- بیرون بردن کالاهای تجارتي از گمرک بدون تسلیم اظهارنامه و بدون پرداخت

حقوق و عوارض گمرکی خواه عمل در حین خروج از گمرک و یا بعد از خروج

کشف شود .

۴- تعویض کالای ترانزیت خارجی یا برداشتن از آن

۵- اظهار کردن کالای ممنوع الورود یا غیر مجاز تحت عنوان کالای مجاز یا غیرمجاز

مشروط با نام دیگر

۶- وجود کالای اظهار نشده ضمن کالای اظهار شده

۷- خارج نکردن یا وارد نکردن کالائی که ورود یا خروج قطعی آن ممنوع یا مشروط باشد ظرف مهلت مقرر از کشور یا به کشور (جزء در مواردی که ثابت شود سوء نیتی نبوده است)

۸- اظهار کردن کالای مجاز تحت عنوان کالای مجاز دیگری که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض آن کمتر است، با نام دیگر و با استفاده از اسناد خلاف واقع.

کالاهای ممنوع الورد : (ماده ۴۰ قانون)

کالاهای مشروحه زیر ممنوع الورد هستند :

۱- کالاهائی که در جدول تعرفه گمرکی یا به موجب قوانین خاص یا تصویب نامه

های متکی به قانون ممنوع الورد یا غیرمجاز شناخته شده یا شود .

۲- اسلحه جنگی و شکاری از هر قبیل مگر با موافقت وزارت دفاع

۳- باروت ، چاشنی، فشنگ، گلوله و سایر مهمات جنگی، دینامیت و مواد متحرقة و

منفجره (مگر با موافقت وزارت دفاع)

۴- مواد مخدر از هر قبیل

۵- دستگاه مخصوص عکاسی هوائی

۶- دستگاه فرستنده از هر نوع و قطعات متعلق به آنها

۷- صفحه گرامافون و نوار پر شده فیلم و کتاب که به تشخیص وزارت ارشاد

مخالف نظم عمومی یا شئون ملی یا عفت عمومی و یا مذهب رسمی کشور

باشد.

۸- مجله ، صور، روزنامه ، علامات و هر نوع نوشته که به تشخیص وزارت ارشاد،

مخالف نظم عمومی یا شئون ملی یا عفت عمومی یا مذهب رسمی کشور باشد .

۹- کالاهایی که روی خود آن ها یا روی لفاف آن ها نشانی یا نام بنگاه یا علامت یا مشخصات دیگری باشد که موجبات اغفال خریدار و مصرف کننده را نسبت به سازنده یا محل ساخت یا خواص یا مشخصات اصلی اجناس نامبرده فراهم نماید.

انبار اختصاصی: (ماده ۶۵ آئین نامه)

هریک از واردکنندگان و صاحبان کالا می توانند از هریک از گمرکات اجازه استفاده از انبار اختصاصی یا انتقال کالا را به انبارهای عمومی رسمی و یا سردخانه درخواست نمایند . رئیس گمرک می تواند در صورت داشتن شرایط ذیل مراتب را برای جلب موافقت گمرک ایران پیشنهاد و پس از تایید آن اقدام نماید .

۱- محل انبار اختصاصی حتی الامکان نزدیک به اماکن گمرکی باشد .

۲- ساختمان انبار اختصاصی یا سردخانه طوری باشد که کالا در آن جا از دستبرد و آتش سوزی مصون باشد .

۳- در انبار اختصاصی غیر از کالائی که تشریفات قطعی گمرکی آن انجام نشده کالای دیگری گذارده نشود . به استثنای سردخانه ها به شرطی که محل کالای گمرک شده از سایر کالاهای موجود در سردخانه قابل تشخیص و علامت گذاری باشد .

حق العملکاری در گمرک (مواد ۳۸۶ - ۳۷۷ - ۳۷۶ آئین نامه)

تعریف حق العملکار گمرکی

حق العملکار در گمرک به شخصی (اعم از حقیقی یا حقوقی) اطلاق می شود که تشریفات گمرکی کالای متعلق به اشخاص دیگر را به وکالت از طرف آن شخص در گمرک انجام دهد .

کسانی که بدون داشتن کارت حق العملکاری تشریفات گمرکی کالا را به وکالت انجام می دهند نمی توانند بیش از ده مرتبه در سال به این کار اقدام نمایند .

شرایط حق العملکار

هیچ شخصی به عنوان حق العملکار در گمرک پذیرفته نمی شود مگر آن که پروانه مخصوص این شغل را از اداره کل گمرک تحصیل نموده باشد .

شرایط دریافت پروانه حق العملکاری

- ۱- تابعیت ایران
- ۲- حداقل سن ۲۵ سال
- ۳- داشتن کارت بازرگانی
- ۴- نداشتن محکومیت به جنحه و جنایت و عدم سابقه قاچاق در گمرک به گواهی مقامات مربوط
- ۵- حداقل داشتن دیپلم دبیرستان
- ۶- عدم اشتغال به کارهای دولتی (کارمند دولت نباشد)

۷- پذیرفته شدن در امتحان قانون امور گمرکی و آئین نامه آن که از طرف گمرک هر

سال یک بار به عمل خواهد آمد .

تخلفات حق العمل کاران

هرگاه حق العمکار در ضمن اشتغال به شغل حق العمکاری در گمرک عمدا اظهارنامه خلاف واقع تنظیم یا اقدامی برخلاف قانون و آئین نامه گمرکی مرتکب شود که متضمن زیان مالی دولت باشد تخلف او به پیشنهاد گمرک در کمیسیون مرکب از نمایندگان وزارت اقتصاد، اتاق بازرگانی و گمرک ایران رسیدگی و در صورت ثبوت تخلف ، طبق رای قطعی کمیسیون مزبور ، پروانه حق العمکار متخلف به طور موقت یا دائم باطل خواهد شد . چنان چه حق العمکار در ارتکاب قاچاق گمرکی، دخالت داشته باشد علاوه بر اجرای مقررات بالا مشمول مقررات قانون مرتکبین قاچاق نیز خواهد بود .

تعرفه گمرکی

تعرفه به دو معنی به کار گرفته می شود . در معنی اول تعرفه به جدول طبقه بندی کالایی یا سیستم طبقه بندی کالا اطلاق می شود که اصطلاح خارجی آن Nomenclature است . مثلا وقتی گفته می شود تعرفه تلویزیون ۸۵/۱۵ است یعنی تلویزیون در سیستم طبقه بندی کالایی بین المللی در فصل ۸۵ و ردیف ۱۵ آن جا گرفته است . یا برنج که در شماره ۱۰/۰۶ طبقه بندی شده است در فصل ۱۰ و ردیف ۶ قرار دارد . اما تعرفه به معنی دیگر آن همان مآخذ دریافت حقوق و عوارض گمرکی است که در زبان تجاری بین المللی TARIFF گفته می شود . مثلا وقتی گفته می شود تعرفه تلویزیون ۳۰ درصد است یعنی مآخذ دریافت حقوق و عوارض گمرکی CUSTOMS DUTIES آن ۳۰ درصد است . این نکته نیز قابل ذکر است که واژه تعرفه اساسا از ریشه عرف به معنی معرفی کردن و

شناساندن است که از طریق اندلس وارد زبان انگلیسی شده و به همان طریق به کار گرفته شده است . در حقیقت اصطلاح تعرفه از جانب مسلمانان وارد زبان اروپاییان شده است .

تعرفه به معنی جدول طبقه بندی کالائی

طبقه بندی کالاها بر مبنای گروه یا دسته هائی از کالاها که دارای خصوصیات یا مشخصات مشابه یا نظم و ترتیب معینی باشند همواره جهت سهولت انجام تجارت بین الملل مورد نظر بوده است . این امر علاوه بر ساده نمودن مناسبات بازرگانی اتخاذ تصمیم در انعقاد قراردادهای تجاری و همچنین بررسی آماری تجارت جهانی را امکان پذیرتر می نماید .

طبقه بندی کالاها ممکن است بر مبنای حروف الفباء یا براساس نوع مواد تشکیل دهنده کالا یا تکنولوژی ساخت یا مصارف نهائی کالاها، ... یا ترکیبی از آن ها باشد .

مزایای فهرست طبقه بندی کالا در تجارت بین الملل بسیار زیاد است چنین فهرستی مذاکرات تنظیم پروتکل ها و قراردادهای و مفاهیم مورد نظر هر طرف را به سادگی تبیین و قابل اجراء می نماید. طبیعی است که به دلیل پیشرفت های علمی و به بازار آمدن کالاهای جدید و دگرگونی در روش های تجارت بین الملل فهرست طبقه بندی کالاها یا مبنای طبقه بندی آن هر از چندی دستخوش تغییر یا اصلاح گردد .

در این بخش دو سیستم طبقه بندی کالائی یعنی سیستم طبقه بندی شورای همکاری های گمرکی (CCCN)^۱ و سیستم جایگزین آن معروف به سیستم هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا یا هارمونایزد سیستم (HS)^۲ در حد اجمال معرفی می گردد .

سیستم طبقه بندی شورای همکاری های گمرکی (CCCN)

شورای همکاری گمرکی در ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ در بروکسل و با شرکت ۱۴ کشور از جمله ایران به وجود آمد . اهم وظایف و مسئولیت های شورا، ایجاد هماهنگی و تهیه و تنظیم طرح قراردادهای تفسیر یکنواخت طبقه بندی کالاها، ایجاد و تعیین مفاهیم و اصطلاحات گمرکی ، نحوه رسیدگی به ارزش کالاها در گمرکات رفع اختلافات گمرکی ، نشر اطلاعات و تکنیک های گمرکی و نظایر آن است .

این شورا در سال ۱۹۵۹ میلادی سیستم طبقه بندی کالائی را تحت عنوان سیستم طبقه بندی بروکسل که با علامت اختصاری BTN^۳ مشخص شده بود در جامعه بازرگانی بین الملل مطرح و به مرحله اجراء درآورد . تعرفه BTN در سال ۱۹۷۴ میلادی بدون هیچ تغییری در ارکان و طبقه بندی و شماره های اصلی و فرعی آن به سیستم طبقه بندی شورای همکاری های گمرکی (CCCN) تغییر نام داد . این تغییر نام به جهت لحاظ نمودن شورای همکاری های گمرکی عضو شورا در تدوین تعرفه یاد شده بوده است . تعرفه CCCN دارای ۲۱ قسمت اصلی که در ۹۹ فصل تعریف شده و دارای ۱۰۱۱ شماره اصلی و ۱۰۸۳ شماره فرعی می باشد .

^۱ Customs Co-operation Counsult Nomenclature.

^۲ The Harmonized commodity description and coding System.(Harmonized System)

^۳ BTN – Brussels Tariff Nomenclature

BTN CCCN	
21 SECTION	قسمت ۲۱
99 CHAPTERS	فصل ۹۹
1011 Heading	شماره اصلی ۱۰۱۱
1083 sub. heading	شماره فرعی ۱۰۸۳

طبقه بندی بروکسل از سال ۱۳۵۲ هجری شمسی براساس ماده ۶۰ قانون امور گمرکی (مصوب خرداد ۱۳۵۰) در گمرکات کشور ما رسماً به اجراء درآمده است. شماره های اصلی نمانکلاتور شورا از چهار رقم تشکیل شده است. دو رقم اول نمایانگر شماره فصل نمانکلاتور و دو رقم بعدی که با ممیز جدا می شود نشان دهنده شماره ردیف یا جایگاه کالا در درون همان فصل است. به عنوان مثال شماره ۱۵/۱۲ نمایانگر فصل ۱۵ و ردیف ۱۲ در همان فصل می باشد.

در این نمانکلاتور در هر شماره امکان تقسیم بندی فرعی باتوجه به حدود شمولیت آن شماره به عمل آمده که نحوه شناسائی و طبقه بندی کالاها را ساده تر می کند. مثلاً در شماره ۸۴/۵۱ ماشین تحریر بدون دستگاه محاسب و ماشین چک نویس طبقه بندی شده است. که جهت سهولت دسته بندی آن ها تقسیم بندی های فرعی زیر نیز گنجانیده شده است :

جدول ۱۳: تقسیم بندی تعرفه در CCCN

شماره تعرفه	شماره آمار	نوع کالا
۸۴/۵۱	۷۵۱/۱۱	ماشین تحریر بدون دستگاه محاسب- ماشین چک نویسی
	۷۵۱/۱۲	الف - ماشین تحریر با حروف معمولی - برقی
		ب - ماشین تحریر معمولی - غیربرقی
	۷۵۱/۱۸	ج - سایر ماشین های تحریر- ماشین چک نویس

باید توجه داشت که برخی از شماره ها بی نیاز از تقسیم بندی فرعی می باشد و به همین دلیل همان شماره اصلی برای طبقه بندی آن کالاها کفایت می کند . به عنوان نمونه به شماره ۴۴/۰۷ می توان اشاره نمود که برای طبقه بندی تراورس چوبی برای راه آهن در نظر گرفته شده است یا شماره ۲۹/۳۶ که به سولفامیدها اختصاص یافته است . علاوه بر تقسیم بندی های فرعی شورای همکاری های گمرکی دولت ها را مجاز دانسته که در ذیل شماره های اصلی یا ذیل شماره های فرعی به فراخور نیازهای خود تقسیم های فرعی تری به وجود آورند . اما هیچ عضوی از شورا مجاز به تغییر در تقسیم بندی های اصلی و فرعی خود نمانکلاتور نمی باشد .

تقسیم بندی داخلی کشورها فقط مورد استفاده خود آن کشورها می باشد . ردیف های فرعی نمانکلاتور از تقسیمات داخلی دولت ها بدین نحو متمایز می گردد که ردیف های فرعی نمانکلاتور فقط با خط تیره { - } مشخص شده در حالی که ردیف های داخلی کشورها با پرانتز نیم بسته و خطر تیره { }- مجزا می شود . مثلاً تعرفه ۷۳/۰۲ که مربوط به آلیاژهای آهن (فرو آلیاژها) می باشد به شرح زیر تقسیم شده است :

۷۳/۰۲ - آلیاژهای آهنی (فروآلیاژها)

الف - منگنز ب - فروسیلیسیوم ج - سایر
(۱) فروکرم (۲) فرونیکل (۳) غیرمذکر

که ردیف های الف و ب و ج تقسیمات فرعی خود نمانکلاتور ولی ردیف های ۱ و ۲ و ۳ ذیل ردیف فرعی ج ، مربوط به تقسیمات داخلی دولت ایران است که به خاطر نیازهای خود ردیف فرعی ج را به صورت فوق شکسته است .

سیستم هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا (HS)

سیستم HS یا جدول طبقه بندی هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا در حقیقت از داخل سیستم CCCN با اصلاحاتی ایجاد شده است . هسته اصلی سیستم HS از همان طبقه بندی CCCN مایه می گیرد ولی امتیازاتی نسبت به آن دارد که HS را به عنوان یک سیستم مورد استفاده در بخش های مختلف اقتصادی و بازرگانی از جمله گمرک حمل و نقل آمار و سایر بخش های اقتصادی درآورده است . این سیستم که در ژوئن ۱۹۸۳ تصویب و از اول ژانویه ۱۹۸۸ لازم الاجراء اعلام گردید یک طبقه بندی چندمنظوره است که همچون سیستم CCCN دارای ۲۱ قسمت است . ذیل ۲۱ قسمت مذکور ۹۶ فصل است که در مقام مقایسه با تعرفه CCCN سه فصل آن کاهش یافته است . اما باید توجه داشت که این سه فصل (فصول ۷۷ و ۹۸ و ۹۹) در HS بصورت باز برای مقاصد تعرفه ای کشورها ، منظور شده ولی به عنوان فصول بین المللی فعال شناخته نشده است^۱ .

^۱ فصل ۹۸ هم اکنون فعال شده و در حال حاضر فصول ۹۹ و ۷۷ به عنوان فصول باز (سفید) باقی مانده است .

HS	
21 section	۲۱ قسمت
96 chapters	۹۶ فصل
1241 heading	۱۲۴۱ شماره اصلی
5109 separate	۵۱۰۹ شماره اختصاص یافته برای کالا

در سیستم HS به جای شماره های فرعی که در CCCN با حروف الفبا مشخص شده است از روش یک خط فاصله و دو خط فاصله استفاده شده و به کلیه این ردیف ها یک کد سیستم هماهنگ شده اختصاص یافته که به عنوان نمونه، در سیستم HS ذیل شماره ۸۵۲۸ به صورت زیر توصیف شده است :

جدول ۱۴: تقسیم بندی تعرفه ای در HS

شماره تعرفه	نوع کالا
۸۵۲۸	دستگاه های تلویزیونی حتی قوام شده یا دستگاه گیرنده پخش رادیویی یا با دستگاه ضبط یا پخش صوت یا تصویر مونیترهای ویدئویی و پروژکتورهای ویدئویی.
	- دستگاه های گیرنده تلویزیونی، حتی توام شده و دستگاه گیرنده پخش رادیویی یا با دستگاه ضبط یا پخش صوت یا تصویر
۸۵۲۸۱۲۰۰	---رنگی
	--- تلویزیون رنگی ۳۰ اینچ و کمتر
۸۵۲۸۱۲۱۱	---- با صفحه پلاسما
۸۵۲۸۱۲۱۲	---- با صفحه LCD
۸۵۲۸۱۲۱۹	---- سایر
	--- سایر
۸۵۲۸۱۲۲۱	---- با صفحه پلاسما
۸۵۲۸۱۲۲۲	---- با صفحه LCD
۸۵۲۸۱۲۹۹	---- سایر
۸۵۲۸۱۳۰۰	-- سیاه و سفید یا سایر تک رنگ ها
	- مونیترهای ویدیویی
۸۵۲۸۲۱۰۰	--- رنگی
۸۵۲۸۲۲۰۰	-- سیاه و سفید یا سایر تک رنگ ها
۸۵۲۸۳۰۰۰	-- پروژکتورهای ویدیویی

اصول و قواعد طبقه بندی کالاها

برای طبقه بندی کالاها در سیستم HS شش قاعده به شرح زیر و متد در نظر گرفته شده است .

قواعد عمومی برای تفسیر سیستم هماهنگ شده

طبق

ه بندی کالاها در نمائکلاتور طبق اصول ذیل انجام می گیرد :

۱- عناوین قسمت ها و فصل ها و بخش ها دارای ارزش جز شناساندن و تسهیل امر

مراجعه نمی باشد زیرا طبقه بندی در متن شماره ها و یادداشت های مقدماتی

قسمت ها و فصل ها و در قواعد زیر تا آن جائی که این قواعد با مندرجات شماره

ها و یادداشت ها ، مغایرت نداشته باشند، قانونا تعیین گردیده است .

۲- الف) هر اشاره ای به یک شیئی در شماره ای معین شامل این شیئی می شود ولو

به حالت غیر کامل یا تمام نشده به شرط این که به همان صورت مشخصات

اساسی شیئی کامل یا تمام شده را داشته باشد . همچنین شامل شئی کامل یا تمام

شده یا اشیائی که طبق مقررات پیش گفته باید کامل یا تمام شده تلقی شوند وقتی

که به صورت پیاده شده یا سوار نشده عرضه می گردند می شود .

ب) هر ذکری از یک ماده که در هر شماره معین شده است مربوط به این ماده

می باشد خواه به حالت خاص یا مخلوط یا حتی با اشتراک با مواد دیگر. همچنین هر

ذکری که از مصنوعات است که تماما یا جزعا از این ماده تشکیل شده باشد. طبقه

بندی این محصولات مخلوط یا اشیاء مرکب (Composite) طبق اصول بیان شده

در قاعده ۳ به عمل می آید .

۳- در مواردی که خواه در اجرای مقررات قاعده ۲-ب یا به هر صورت دیگر کالائی قابل طبقه بندی در دو یا چند شماره به نظر برسد طبقه بندی آن به نحو زیر انجام می گیرد :

الف (شماره هائی که کالا را با صورت مشخص تری توصیف کند بر شماره هایی که صورت عمومی تری را بیان می کند مرجح خواهد بود . با این حال وقتی که دو یا چند شماره هرکدام تنها به یک قسمت از مواد متشکله یک محصول مخلوط یا یک شیئی مرکب یا فقط به یک قسمت از اشیاء در مورد کالاهائی که به صورت مجموعه برای خرده فروشی آماده و عرضه شده اند مربوط می شود این شماره ها را باید همچنین با در نظر گرفتن این محصول یا این شیئی به عنوان مشخص تری تلقی کرد . حتی اگر یکی از شماره ها از طرف دیگر توصیف دقیق تر یا کامل تری از آن باشد .

ب (طبقه بندی محصولات مخلوط، مصنوعات که از مواد مختلف تشکیل شده یا از به هم متصل کردن اشیاء گوناگون بدست آمده باشد و کالاهائی که به صورت مجموعه برای خرده فروشی آماده و عرضه شده اند ولی طبقه بندی آن ها را با اجرای قاعده ۳- الف نتوان تعیین کرد طبقه بندی باتوجه به ماده یا شیئی که صفت و خاصیت اساسی خود را به آن محصول می دهد به عمل می آید ، به شرط این که تشخیص این امر میسر باشد .

ج (در مواردی که با قواعد ۳- الف و ۳- ب نتوان طبقه بندی کالائی را تعیین کرد آن کالا در شماره ای که از لحاظ ترتیب عددی در آخر قرار گرفته بین آنهایی که قابل اعتبار تشخیص داده شده است طبقه بندی می گردد .

۴- کالاهائی را که نتوان طبق قواعد فوق طبقه بندی کرد، در شماره مربوط به کالائی که بیش تر به آن شبیه است طبقه بندی می شود .

۵- علاوه بر مقررات پیش گفته، قواعد زیر در مورد کالاهای آتی الذکر اجراء می گردد:

الف (جلد برای دوربین عکاسی، آلات موسیقی ، اسلحه ، آلات رسامی، جعبه ها و محفظه های مشابه که به خصوص برای جای دادن یک شیئی معین یا یک مجموعه ساخته شده و قابلیت این را دارند که برای استعمال طولان مورد استفاده قرار گیرند و با اشیائی که برای آن ها در نظر گرفته شده عرضه می شوند در صورتی که از نوعی باشند معمولاً با آن ها فروخته می شوند با این اشیاء طبقه بندی می شوند . با این حال، این قاعده در مورد محفظه های که خاصیت اساسی خود را به مجموعه می بخشد، قابل اجراء نمی باشد .

ب (با رعایت مقررات قاعده ۵ - الف - فوق ، ظروف محتوی کالاها، چنان چه از نوعی باشد که معمولاً برای این قبیل کالاها مصرف می شوند همراه با آن ها طبقه بندی می گردند . با این حال وقتی که ظروف، قابلیت این را داشته باشند که به طور مطلوب و به صورتی مکرر مورد استفاده قرار گیرند این قاعده اجراء نمی گردد.

۶- طبقه بندی کالاها در شماره های فرعی یک شماره در متن این شماره های فرعی و یادداشت های شماره های فرعی و همچنین با انجام تغییرات لازم در قواعد فوق و با آگاهی به این که فقط شماره های فرعی هم سطح ممکن است مورد مقایسه قرار گیرند قانوناً تعیین گردیده است . از لحاظ این قاعده یادداشت های قسمت ها و فصل ها نیز جز در مواردی که مقررات مخالفی باشد قابل اجراء است .

تعرفه به معنی حقوق و عوارض گمرکی

تعرفه در این معنا عبارتست از مالیات و عوارضی که دولت ها بدلیل حمایتی یا مالی یا ترکیبی از آن ها از کالاها اخذ می کنند . اصطلاحاً این دریافتی به حقوق ورودی موسوم است . تعرفه گمرکی ممکن است براساس ارزش کالا دریافت شود که در این صورت آن را « تعرفه ارزشی » می نامند . در این روش حقوق و عوارض گمرکی کالا یا تعرفه آن درصدی از ارزش آن کالا را تشکیل می دهد که باید به گمرک پرداخت شود . در این حالت آن را « تعرفه ثابت » می گویند .

تعرفه گمرکی در مواردی براساس ترکیبی از دو روش فوق دریافت می شود که در آن صورت به آن « تعرفه مرکب » گفته می شود .

تعرفه ارزشی

حقوق ورودی تلویزیون ۵۰ درصد ارزش

تعرفه ثابت

حقوق گمرکی چای هر کیلوگرم ۷۰۰۰ ریال است .

تعرفه مرکب

حقوق گمرکی کاشی ۴ درصد ارزش به علاوه هر کیلوگرم ۱۲۰۰۰ ریال

تعرفه های ترجیحی

بر مبنای تقسیم بندی دیگری که انگیزه و علل آن برقراری تسهیلات یا ایجاد تبعیضات یا موانع جهت ورود و صدور کالا ، کشور، اتحادیه یا منطقه اقتصادی خاصی باشد، تعرفه گمرکی ممکن است یک ستونه یا دو ستونه یا سه ستونه باشد .

تعرفه یک ستونه

تعرفه یک ستونه، تعرفه ای بدون تبعیض است . به طوری که برای کلیه کالاهای وارده از کلیه کشورها، به صورت یکسان و بدون انعطاف ، اجراء می گردد .

تعرفه دو ستونه

در این سیستم تعرفه برای هر کالائی دو نوع حقوق و عوارض گمرکی وضع شده است یک نوع آن حد بالا یا تعرفه حداکثر است ولی در حد دیگر مجموعه ای از تعرفه های کاهش یافته برای برخی کشورهاست که از طریق مذاکره و انعقاد پروتکل یا قراردادهای بدان ها اختصاص می یابد .

تعرفه سه ستونه

تعرفه سه ستونه شکل گسترده تر تعرفه دو ستونه است که به آن ستون دیگری افزوده شده و حد پائین تری از حقوق گمرکی برای گروهی از کشورها تعیین و اعمال می شود . که آن را « سیستم تعرفه های ترجیحی » نیز می نامند . این سیستم برای افزایش تجرات بین اعضای مختلف درگروه می باشد .

محاسبات گمرکی

محاسبه ارزش کالا

حقوق گمرکی و سود بازرگانی و برخی از عوارض گمرکی بر مبنای ارزش کالاها وصول می شود . بنابراین تعیین ارزش صحیح کالاها در گمرک از اهمیت ویژه ای برخوردار است . گمرک همواره مترصد یافتن روشی برای وقوف به میزان واقعی پرداخت های خریدار به فروشنده است . از آن فراتر گمرک – در اجراء – بدنبال یافتن

فرمولی است تا او را قادر با اطلاع از کم و کیف معامله و مبالغی که خریدار به فروشنده پرداخته یا باید بپردازد یا از روابط پنهانی احتمالی فروشنده و خریدار بسازد.

در یک معامله متعارف، براساس ماده ۱۰ قانون امور گمرکی ارزش کالا در گمرک عبارتست از:

« بهای خرید کالا در مبداء به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل » و کلیه هزینه های مربوط به افتتاح اعتبار یا واریز بروات و همچنین حق استفاده از امتیاز نقشه، مدل و علامت بازرگانی و سایر حقوق مشابه مربوط به کالا و سایر هزینه هائی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می گیرد. این ارزش از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا، تعیین و براساس نرخ ارز و برابری های اعلام شده از طرف بانک مرکزی ایران، در روز تسلیم اظهارنامه محاسبه می گردد.

اجری این تعریف، مستلزم آگاهی از موارد زیر است:

- بهای سیف (CIF)

- سایر هزینه ها

- نرخ ارز

- روز تسلیم اظهارنامه

بهای سیف (CIF)

در مقررات^۱ Incoterms که از سال ۱۹۳۶ میلادی در تجارت جهانی متداول گردیده ارزش سیف مجموع ارزش کالا Cost، بیمه Insuranc و کرایه حمل Freight می باشد.

^۱ به فصل دوم رجوع شود.

بدین مفهوم در تعیین ارزش کالا در گمرک ابتدا باید قیمت پرداخت شده برای کالا و هزینه حمل آن و همچنین هزینه بیمه متعلقه ، مشخص شود. این ارقام اصولاً از روی اسناد تسلیمی تسوط خریدار که به وسیله بانک گواهی شده باشد به گمرک اظهار می شود. گواهی بانک ظهر اسناد، صرفاً اسناد، نافذ و معتبر نیست. گمرک با استفاده از فرمول هایی که در قانون امور گمرکی به ویژه مواد ۱۰ و ۱۱ پیش بینی شده و ماده ۱۲۱ آئین نامه اجرایی آن درخصوص صحت یا عدم صحت ارزش های اظهار شده بررسی و اقدام می نماید .

سایر هزینه ها

اصولاً قیمت عرضه شده کالا، شامل هزینه هائی از قبیل بازاریابی ، تبلیغات و سایر حقوق مربوط به ساخت و تولید کالا نیز می باشد . اما ارزش کالا در گمرک در برگیرنده هزینه های دیگری که خریدار تا ورود کالا به اولین دفتر یا مقصد گمرکی متحمل می شود هم هست . از جمله این هزینه ها ، حق ثبت سفارش کالا و کارمزد مراکز تهیه و توزیع^۱ می باشد .

۱ - حق ثبت سفارش کالا

حق ثبت سفارش کالا را در واقع می توان نوعی هزینه بابت افتتاح اعتبار یا ثبت سفارش به حساب آورد . حق ثبت سفارش کالا به موجب تبصره ۱۶ قانون متمم بودجه سال ۱۳۴۶ هجری شمسی برقرار گردید و میزان آن ۰/۰۴ ارزش سی انداف C.F بود . در

^۱ بعد از انحلال مراکز تهیه و توزیع کالا ، این کارمزد به عنوان کارمزد ثبت آماری اخذ می گردد .

سال های بعد باتوجه به افزایش درآمد ارزی کشور تقلیل یافت و به ۰/۰۱ ارزش کاهش داده شد .

در سال ۱۳۶۲ به موجب تبصره ۸۴ قانون بودجه میزان آن ۰/۰۲ ارزش کالا تعیین گردید، بعداً به ۰/۰۵٪ ارزش افزایش داده شد . در سال ۱۳۶۸ به موجب تبصره ۴۶ قانون بودجه سال مذکور، میزان حق ثبت سفارش کالا از اول فروردین ماه ۱۳۶۸ برای کالاهای اساسی ۰/۰۵ و برای سایر کالاها ۰/۰۱۵ ارزش سیف تعیین گردید .

در سال ۱۳۷۲ حق ثبت سفارش کالا طبق تبصره ۱۴ قانون بودجه برای کالاهای اساسی هر دلار ۵ ریال و برای سایر کالاها ۲۰ ریال تعیین گردید . در سال ۷۳ به ۴۰ ریال و در سال ۱۳۷۴ به ۴۵ ریال افزایش داده شد . حق ثبت سفارش براساس هم ارز ریالی سیف کالا طبق بخشنامه شماره ۱۵ نا/۲۲۸۹ مورخ ۶۳/۲/۵ بانک مرکزی دریافت می گردد. در سال ۱۳۷۵ حق ثبت سفارش کالا هر دلار ۱۰۰ ریال تعیین گردیده است . در سال ۱۳۷۶، به موجب تبصره ۱۴ قانون بودجه، حق ثبت سفارش هر دلار ۲۰۰ ریال، تصویب شده است . کالاهای اساسی و کاغذ از پرداخت حق ثبت سفارش معاف می باشند . در سال ۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ حق ثبت سفارش کالاهای وارداتی به استناد تبصره ۱۴ قانون بودجه سال های مذکور به ازاء هر دلار یا معادل آن در مورد سایر ارزها ، مبلغ ۲۷۵ ریال تعیین گردید . کالاهای اساسی که توسط دولت وارد می شود و همچنین کاغذ از پرداخت آن معاف شده است ^۱ .

^۱ به موجب لایحه اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه (لایحه تجمیع عوارض) مصوب بهمن ماه ۸۱ از

تاریخ ۸۲/۱/۱ پرداخت حق ثبت سفارش به بانک ها لغو گردید .

فهرست کالاهای اساسی

گندم - برنج - روغن - قند و شکر - پنیر دارو و شیرخشک (تبصره ۵ قانون بودجه)

۲- کارمزد مراکز تهیه و توزیع

کارمزد مراکز تهیه و توزیع که برای بررسی و تعیین قیمت کالاها وصول می شود به موجب ماده ۱۲ لایحه قانونی تشکیل مراکز و ماده ۱۲ و همچنین بندهای ح و ط ماده ۲۲ آئین نامه اجرائی قانون مذکور ، برقرار شده است .

همچنین به موجب بخشنامه شماره ۲۸۷۴۶ مورخ ۶۷/۹/۵، کارمزد مزبور به کالاهای موسوم به بدون انتقال ارز و به موجب بخشنامه شماره ۳۱۸۹۱۳ مورخ ۶۹/۵/۹ به کلیه پرونده هائی که در مرکز پذیرش می شوند، اعم از این که بررسی قیمت بشود یا بدون بررسی قیمت باشد، تعلق می گیرد . میزان کارمزد در حال حاضر، نیم در هزار ارزش CFR تعیین شده است . که با عنایت به حذف مراکز تهیه و توزیع، براساس مصوبه شماره ۶۱/۲۱۷۳ هـ ت مورخ ۱۳۷۳/۳/۲ هیات دولت وصول می شود .

نرخ ارز

برای محاسبه ارزش کالا جهت پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، ارزش کالا که با پول خارجی فاکتور شده است باید به ریال ایران تبدیل شود. اما نرخ آن چیست ؟ و چگونه از آن مطلع می شویم ؟

نرخ ارز برای محاسبات گمرکی ، نرخ رسمی ارز می باشد که توسط بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران همه روزه اعلام و ابلاغ می شود . بنابراین کالا با هر نوع ارزی خریداری شود محاسبات گمرکی فقط براساس نرخ رسمی ارز انجام می پذیرد .

روز تسلیم اظهارنامه

از آن جایی که نرخ ارز ممکن است روزانه تغییر کند، برای پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، نرخ چه روزی باید ملاک محاسبه قرار گیرد؟ باتوجه به این که ایام متفاوتی را می توان مدنظر داشت. از جمله روز گشایش اعتبار یا روز ورود کالا به کشور یا روز ثبت آماری که هر کدام در مسیر ورود کالا دارای اهمیت می باشد. اما به موجب ماده ۱۰ قانون امور گمرکی، نرخ ارز مربوط به روز تسلیم اظهارنامه به گمرک به عنوان معیار تبدیل ارزش کالا به ریال و پرداخت حقوق و عوارض گمرکی قرار گرفته است.^۱

عوارض راه و ترابری

باستناد تبصره ذیل ماده ۲۲ آئین نامه اجرایی مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی و مصوبه یکصد و چهل و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، گشایش اعتبار و ترخیص و حمل کالاهای وارداتی با هر نوع شرایط خرید، اعم از FCA, CPT, CFR, FOB و . . . چنان چه کالا از مبدا اولیه با وسایل نقلیه ایرانی، اعم از کشتی، هواپیما، کامیون، قطار و در هر تناژی نیاز به مجوز حمل از سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور ندارد.

واردات کالا به کشور با هر نوع وسیله نقلیه خارجی، موکول به اخذ مجوز از سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور بوده و این مجوز با پرداخت ۱۰٪ کل کرایه حمل و به نرخ ارز خرید صاحب کالا (شناور - صادراتی - واریزنامه ای یا بورس) صادر می گردد.

^۱ اخیرا بانک مرکزی نرخ ارز را جهت محاسبات گمرکی و به منظور تثبیت قیمت کالاهای مشابهی که همزمان

ترخیص می شود بطور ماهانه اعلام می کند.

محمولات دریایی ۵۰۰ تن و کمتر، جاده ای ۱۰۰ تن و کمتر و هوایی ۵۰۰ کیلو و کمتر نیاز به اخذ مجوز حمل از سازمان حمل و نقل پایانه های کشور ندارد، ولی واردکننده موظف است عوارض ۱۰٪ مذکور را به گمرک پرداخت نماید تا از طریق گمرک به حساب ۲۰۱۲۸۰ خزانه واریز گردد.^۱

هزینه های گمرکی

هزینه های گمرکی وجوهی است که براساس بند ج ماده ۲ قانون امور گمرکی با تصویب هیئت دولت برای انجام عملیات زیر دریافت می شود:

- انبارداری
- خدمات تخلیه و باربری
- خدمات فوق العاده^۲، آزمایش، تعرفه بندی

انبارداری

میزان و نرخ هزینه انبارداری در گمرکات زمینی و هوایی با تصویب هیئت دولت و در بنادر به موجب اختیارات واگذار شده به شورای عالی بنادر، توسط این شورا تعیین می شود.

باید توجه داشت (به استناد ماده ۴ آئین نامه اجرائی قانون امور گمرکی) در گمرکات زمینی کلیه واردات کشور به مدت ۱۵ روز، از روز تسلیم اظهارنامه اجمالی یا بارنامه

^۱ بخشنامه شماره ۵۶۱۸۳/۷۵۱/۲۴۲۲۳ مورخ ۱۳۷۸/۲/۲۲ گمرک ایران مستند به تبصره ذیل ماده ۲۲ آئین نامه اجرایی مقررات تردد وسایل خارجی و مصوبه یکصد و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور.

^۲ خدمات فوق العاده، انجام تشریفات گمرکی در خارج از اماکن گمرکی یا در اماکن گمرکی، ولی در ساعات تعطیل است (ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی)

حمل یا تاریخ صدور قبض انبار (هر کدام که مورد نظر صاحب کالا باشد) از پرداخت حق انبارداری معاف است . چنان چه فاصله بین تسلیم اظهارنامه اجمالی یا بارنامه حمل یا صدور قبض انبار تا تاریخ تخلیه کالا طولانی شود این معافیت به مدت ده روز پس از تخلیه کالا منظور می شود . معافیت انبارداری گمرکات هوائی، در هر حال دو روز می باشد .